

# MEMORIE DI GUERRA

Io Mario Cassisa di Giuseppe e Alberta Mineo, nato a Trapani il 30 settembre 1919, dedico questo mio libro al mio carissimo amico marsalese Antonino Martinico, classe 1920, disperso nello stretto di Oman, nell'Oceano Indiano, durante la seconda guerra mondiale nella notte del 24 giugno 1940 in seguito all'affondamento da parte del nemico britannico del sommergibile Galvani su cui era imbarcato con la qualifica di motorista meccanico, sua professione da civile.

*A ricordo dei tanti sacrifici di italiani come me.*

Mario Cassisa  
via Sergia, 8  
91100 Trapani  
cell. 333 -1897552

## Prefazione

In questo libro racconto le mie memorie di guerra, la mia vita vissuta per il servizio militare di leva a Massaua in Eritrea a.o.i. (Africa Orientale Italiana) durante il periodo di pace e di guerra della seconda guerra mondiale 1939 - 1945. In quel periodo sono stato imbarcato sul regio sommergibile italiano "Galileo Ferraris" di base nel Mar Rosso ed ho partecipato a dodici missioni di guerra nel Mar Rosso e Oceano Indiano nel 1940-41 e trentotto giorni di guerra terrestre nel battaglione marinai a difesa di Massaua contro esuberanti truppe britanniche e della legione straniera francese, di cui caddi prigioniero. Racconto le vicissitudini della mia lunga prigionia di guerra dal 8 aprile 1941 al 30 luglio 1946; ritornato in Italia dall'Inghilterra, sono stato rimpatriato a Messina da dove ero stato reclutato di leva il 15 marzo 1940 e congedato il 30 settembre 1946 dopo cinque anni e tre mesi di prigionia di guerra. Sei anni e quattro mesi lontano da casa. E devo ringraziare Dio, la Madonna di Trapani, San Francesco di Paola e tutti i Santi se sono ritornato a casa sano e salvo mentre degli otto sommergibili italiani di stanza alla base navale di Massaua, tre sono stati affondati dal nemico, parte degli equipaggi sono stati salvati dallo stesso nemico di allora, gli inglesi, e tradotti nei campi di prigionia di guerra e altri affondarono rimanendo sepolti vivi dentro i sommergibili divenuti tombe d'acciaio ed ora giacciono nelle profondità marine del Mar Rosso e Oceano Indiano. Al ricordo una prece alle loro anime. Nello scrivere le mie memorie di guerra da vero orgoglioso italiano, ho il coraggio di raccontare la verità, la reale verità, cancellando le moltissime bugie storiche che altri hanno scritto perché conosco la storia da me vissuta.

Il treno correva, correva, correva verso il Crem di Maridopo di Messina per il servizio militare di leva nella regia marina e continuò la sua corsa per la via ferrata di Castelvetrano attraversando la bellissima campagna della provincia di Trapani. Arrivammo alla stazione di Palermo nella tarda serata e cambiammo treno per Messina. Alle 23.30 siamo ripartiti con altri vagoni pieni di giovani di leva di mare della provincia di Palermo. Viaggiando tutta la notte lungo la linea ferrata che costeggiava il Tirreno, nel presto mattino arrivammo alla stazione di Messina, dove il nostro accompagnatore, un sottufficiale della Regia Marina, ci inquadrò per cinque e ci condusse a piedi nel deposito Crem (corpo reale equipaggi marittimi) che era poco distante dalla stazione, su per una strada asfaltata che percorreva una piccola penisola che si affacciava nel mare dello stretto a levante e dentro il porto a ponente. Lingua di terra che terminava con la grande statua della Madonna, nella imboccatura di levante del porto.

Entrati nella piazzaforte della caserma, il nostro sottufficiale chiamò l'appello con tutti i presenti. Ci consegnò all'ufficiale del deposito Crem di Messina e si congedò da noi.

Ci condussero nella mensa distribuendoci la stoviglia tutta in alluminio: il gamellino (piatto profondo), il piatto, il bicchiere, il cucchiaino, la forchetta e il coltello. Ci diedero la prima colazione mattutina con latte e caffè con una brunusa ciascuno (panino): in gergo marinaresco della marina da guerra italiana il panino era detto così in quanto aveva un colore bruno perché panificato con la farina integrale.

Dopo tutti a visita medica. E fu veramente una visita da cani. Dentro un grande capannone che sembrava un frigorifero, oltre un centinaio di giovani reclute, tutti nudi in attesa della visita medica con molti medici presenti. Fuori nello stretto di Messina c'era un vento gelido proveniente dalle montagne della Calabria nella quale alte cime erano coperte di neve. Forse i medici volevano vedere la resistenza fisica dei giovani in un ambiente così gelido, ma nessuno si vide tremare di freddo. Forse era la potenza del corpo umano, della giovinezza dei nostri vent'anni, perché siamo stati quasi un'ora in stato di nudità. Alla visita medica mi confermarono di sana e robusta costituzione, classificandomi nocchiere e dandomi il numero di matricola militare 85170. Destinazione: regio sommergibile Galileo Ferraris di stanza in Africa Orientale Italiana in Eritrea, alla base navale di Massaua, nel Mar Rosso. Mi consegnarono una cartolina di presentazione a tale comando. Indossando i nostri indumenti civili ci condussero nei magazzini vestiario militare dandoci il corredo da marinaio della Regia Marina: due divise in panno blu nero con berretto dello stesso colore; due divise bianche di cotone per i periodi estivi con due fode-



rine bianche falde berretto estivo; due divise da lavoro in tela bianco scuro; due divise di panno albagio in grigio verde in lana pesante da indossare a bordo durante navigazione nei mari ghiacciati degli oceani artici; un cappotto blu scuro in panno per franchigia (libera uscita) invernale; una cappotta cerata nera anti pioggia; due maglioni di lana blu scuro; due magliette bianche di cotone; due mutande di cotone; un pantaloncino bianco corto per saggi ginnici; due paia di scarpe nere di cuoio; due paia di sandali da lavoro; una coperta di lana; uno spazzolone con sapone a pezzi per lavare il telo branda e indumenti di tela da lavoro; una spazzola nera per lucidare le scarpe e per completare le divise blu e bianche di franchigia (libera uscita) ci diedero: un cordone bianco e un fazzoletto nero da indossare sul petto e un solino blu da indossare sul collo e sulla spalla.

Questi tre piccoli abbigliamento simboleggiano la Regia Marina da guerra italiana: il cordone bianco simboleggia la nave e le gomene che la ormeggiano, il fazzoletto nero simboleggia il lutto, la morte del conte di Cavour nel 1870, ministro della Regia marina italiana e il solino il blu del mare. Le due stellette a cinque punte simboleggiano la Casa Savoia Vittorio Emanuele. Le due strisce bianche le due vittorie delle due battaglie navali di Lepanto: la prima nel golfo di Patrasso fu condotta da forze navali cristiane contro quelle turche il 7 ottobre 1571 e si concluse con la disfatta completa dei turchi che persero 167 navi e 18.000 uomini contro le 121 navi e i 7.500 uomini dei cristiani. Allora la vittoria di Lepanto bloccò l'avanzata turca nel Mediterraneo. La seconda battaglia di Lepanto avvenne nel sedicesimo secolo nel golfo di Lepanto tra le navi della Repubblica di Venezia (inferiori di numero) contro 400 navi turche, con la disfatta totale delle navi turche.

La battaglia navale di Lissa ebbe luogo il 20 luglio 1866 al largo delle coste della Dalmazia.

Ci diedero un grande zaino per conservare e viaggiare con tutto il corredo e uno zaino piccolo per conservare scarpe, spazzole e piccoli oggetti. Tutti gli zaini con cinghie per trasportarli a spalla. Dopo avere ritirato il corredo da marinaio, indossai la divisa invernale blu nero con grande entusiasmo. E si avverò il mio sogno, si esaudì il mio desiderio.

Dopo il pranzo a mezzogiorno e la cena alle 18, per noi reclute niente franchigia per andare a visitare la città di Messina perché ancora dovevamo prestare giuramento. La sera alle 22 il trombettiere suonò il silenzio e tutti dentro i cameroni a tirare le brande nei ganci fissati alle due colonnine frontali in tubi distanti circa tre metri l'uno dall'altro, dove per la prima volta dormii in una branda dondolante nel vuoto. Tutti noi giovani trapanesi insieme solidali ci appartammo in un angolo del camerone del pianterreno. Eravamo tanti amici. Eravamo centinaia di giovani di leva di mare di tutte le province della Sicilia, quasi tutti gente di mare, la maggior parte pescatori e marittimi. Quando si è in tanti ci sono spesso dei giovani dagli spiriti bollenti che cercavano la lite senza nessuna scusa, solo per antagonismo o campanilismo, tuttavia la notte trascorse tranquilla.

La mattina dopo, alle ore 06,50 del 16 marzo 1940, il trombettiere suonò la sveglia. Era il momento di avvolgere le brande, andare nei lavandini e farsi la barba. Tutto con acqua fredda, perché così si usava nella regia marina sia in caserma che a bordo della nave da guerra. Un vero marinaio si doveva lavare con l'acqua fredda. Poi di corsa a mensa per la prima colazione con caffè, latte e una brunusa (panino da 100 g). Dopo abbiamo consegnato tutte le nostre valige con gli indumenti personali borghesi che il comando Crem di

Messina avrebbe rispedito alle nostre famiglie. Il giorno 16 fra pranzo, cena e attesa trascorse un altro giorno inoperoso. L'indomani, dopo pranzo, vestiti da marinai ci inquadrono per cinque con zaini in spalla e ci condussero nella vicina stazione ferroviaria di Messina dove ci fecero salire su un treno speciale solo per noi militari con vagoni di terza classe con sedili di stecche di legno. Destinazione il comando Crem di Taranto per il tradizionale giuramento al re e alla patria. Da Messina traghettammo lo stretto sul treno con locomotiva a vapore a caldaia alimentata a carbone fossile. Il treno sbarcato a Reggio Calabria imboccò la linea ferroviaria ionica del sud Italia Reggio Calabria - Taranto.

Calò la sera e viaggiammo tutta la notte tra il rumore assordante delle rotaie del treno, trascorremmo una notte insonne vedendo dal lato sud il mare Ionio in totale oscurità e dal lato nord le nere montagne e foreste della Calabria. Nel presto mattino del giorno 18 arrivammo alla stazione ferroviaria di Taranto dove i due sottoufficiali accompagnatori del Crem di Messina ci inquadrono alla meglio e con i pesanti zaini in spalla uscimmo dalla stazione attraversando a piedi il centro storico di Taranto fino ad arrivare ed attraversare il ponte girevole del Castello di Taranto, dove sotto c'è il passaggio di mare che dal di fuori del mare grande di Taranto entra nel mare piccolo. Passaggio solo per unità da guerra e che divide la città in due: la città vecchia che abbiamo attraversato noi e quella nuova dove siamo arrivati attraversando il ponte. Non proseguimmo per andare nella città nuova, ma dopo la fine del ponte girammo a sinistra e scendemmo da una scala in muratura giù all'inizio del molo del mare piccolo, porto e base navale dove vi erano ormeggiati di punta molte navi e sommergibili italiani dove nei coronamenti di poppa nelle aste sventolavano i tricolori della bandiera italiana con lo stemma sabaudo. Adiacente allo stesso molo c'era l'arsenale navale di Taranto dove costruivano quattro sommergibili l'anno. Altri quattro l'anno li costruiva il cantiere navale di Monfalcone nell'Adriatico e otto l'anno quello di La Spezia.

Attraversammo tutto il molo da nord a sud, voltando a destra e imboccando una larga strada asfaltata in salita con fitti alberi verdi ad entrambi i lati. Salivo in prima fila con altre giovani reclute con sulle spalle i due zaini sistemati uno sull'altro. Era il corredo della regia marina che mi doveva servire per 28 mesi di servizio militare. Mentre salivamo dinanzi a noi comparve un grande e robusto cancello artisticamente lavorato di ferro battuto di circa quattro metri di larghezza e altrettanto in altezza. Nel vedere quel cancello rimasi stupito ed emozionato. Mi venne alla memoria un sogno che avevo fatto molto tempo prima di essere arruolato. Un'immagine precisa del cancello chiuso e la grande strada lateralmente alberata, ed io che salivo, salivo, verso il cancello. Un sogno che si avverò. Lo giuro su Dio e i miei cari defunti genitori, è la pura e santa verità. Quale è il mistero della vita di sognare anticipatamente ciò che devi vedere dopo o quello che dovrà accadere poi? Come mai il cervello umano lo percepisce nel sogno? Forse c'è qualche mano divina che protegge, forse sì, io sono un accanito credente. Sognai per due o tre volte che mi trovavo nella via Generale Domenico Giglio, davanti alla chiesa del Purgatorio, e alzando gli occhi in su vedevo un giovane uomo con i capelli lunghi quasi fino alle spalle con un bel viso, indossava una lunga tunica bianco e stava fermo in piedi sull'orlo alto del muro della chiesa guardandomi. Nella mia immaginazione del sogno pensavo che fosse il sacro Cuore di Gesù. Anche qui lo posso giurare su di Lui e sui miei cari genitori, ho visto il suo volto senza barba, chi non ci crederà in seguito farà peniten-

za. Poi c'è un altro mistero della mia vita. Spesso nel camminare sento qualcuno che mi cammina dietro, che mi segue, ma nel voltarmi non vedo nessuno. Chissà se c'è qualche santo o qualche buon'anima che mi protegge, o l'Arcangelo San Michele in quanto io sono nato nella notte di San Michele, tra il 29 e il 30 settembre. Chissà... tutto è possibile e nulla è impossibile a Dio, diceva mia madre, tutto incomincia e tutto finisce nel mondo, anche il cielo infinito avrà una fine e dopo c'è il vuoto. Ma l'amore di Dio non finisce mai.

Arrivati al cancello, il sottoufficiale in testa, il marinaio di guardia, aprì il cancello ed entrammo in un grandissimo piazzale con grandi caserme in muratura con molti piani superiori tutti intorno al piazzale. Intorno alle caserme alti muri di recinto per una lunghezza di 200 metri e una larghezza di 150 metri. Di fronte il cancello dal quale siamo entrati un altro cancello simile da cui si usciva in franchigia, sboccava nella parte sud della periferia di Taranto. Altri sottoufficiali e marinai ci accompagnarono al secondo piano di una grande caserma dove ci diedero il posto branda per dormire e sistemare gli zaini. A mezzogiorno il pranzo nelle grandi mense al pianterreno con lunghi tavoli e lunghi banchi tutti in legno dove ci sedemmo 20 marinai per tavolo. La sera ancora dentro, la caserma. Fuori in piazzale soffiava un vento gelido. Alle ore 22 suonò la tromba, il silenzio, tutti in branda a dormire. L'indomani, 19 marzo 1940, giornata festiva di San Giuseppe (forse era domenica). Alle ore 6 la sveglia, di corsa a lavarsi e fare la barba. Dopo in mensa a prendere il latte e il caffè e la solita brunusa. Dopo, tutti in parata per il giuramento al re e alla patria. Quattro mila marinai della classe 1919-20 di tutte le province italiane, tutti inquadrati per 10 in divisa da marinaio formando un grande quadrato con 1000 giovani per ogni lato. Nel centro un ammiraglio con altri ufficiali della regia marina, fuori dal quadrato le bande musicali della regia marina. Il trombettiere suonò l'attenti, l'ammiraglio proclamò il giuramento al re e alla patria. E tutti noi rispondemmo "sì, lo giuro". Seguì la marcia reale, l'inno del re. Viva il re, viva il re, viva il re. Le trombellette squillavano. Viva il re, viva il re, viva il re. Dopo, la tromba suonò il riposo, il rompete le righe e tutti liberi.

A mezzogiorno pranzo speciale con vino di qualità, frutta fresca, dolce e vermouth, infine in libera uscita in visita alla città. Uscendo dal cancello a pochi passi c'era il capolinea del tram con il tramvia elettrico fermo. Siamo saliti e andammo al centro della città nuova di Taranto, scendendo al capolinea, nei pressi del ponte girevole dove c'era un giardino con molti sedili e dove noi, pochi amici trapanesi, abbiamo trascorso il tempo fino alle 22, che era l'orario del rientro.

Rimanemmo nel deposito Crem di Taranto per altri tre giorni in attesa della partenza per le nostre destinazioni, chi in Africa settentrionale, Libia, Cirenaica, e chi in Africa orientale italiana e chi in Italia.

Nell'attesa della partenza, il pensiero era a mia madre sola in casa. Il destino ci divise per la prima volta allontanandomi da lei con la mia lontanissima destinazione a Massaua, in Eritrea, nel Mar Rosso. Oltre duemila miglia di distanza dall'Italia. Circa quattromila chilometri. Ma non c'era problema nel darle notizie. Sia nel deposito Crem di Messina che di Taranto c'erano gli spacci dove c'era di tutto: penne, carta e busta, cartoline postali con panorami e francobolli e si potevano spedire le lettere da dentro i depositi. Il giorno 23 marzo 1940 tutti i destinatari per l'Africa, inquadrati, con zaini in spalla, accompa-

gnati da sottoufficiali, uscimmo dal cancello da dove eravamo entrati, scendendo dalla strada giù fino al molo del mare piccolo. Vicino alle unità da guerra, c'era ormeggiata la nave ospedaliera con la croce rossa stampata nei fumaioli e nelle murate fuori bordo, chiamata Aquileia. Ci imbarcammo e il personale ci assegnò il posto di branda con rete in metallo, materasso, cuscino e lenzuola. Brande sistemate a tre piani con scalette in metallo. A mezzogiorno si pranzò a turni di alcune centinaia di marinai alla volta nella grande mensa intavolata al centro della nave. Nel pomeriggio, alle 16 circa, si salparono le ancore, si mollarono gli ormeggi e si partì attraversando il passaggio di mare del ponte girevole dove nei due lati alti con il ponte girato via c'era una grande folla, più donne che uomini. Erano le famiglie dei giovani tarantini che erano in mezzo a noi e fra pianti, lacrime e sventolii di fazzoletti uscimmo dal mare piccolo entrando nel mare grande di Taranto e facemmo rotta per Tobruk, il primo porto africano da approdare. Dopo alcune ore di navigazione si fece sera e incontrammo il vento sud est (scirocco), di prora, contrario, con forza 5, ma la nave era grande e lo sentiva appena beccheggiando con lentezza. Lo scirocco è predominante nel Mediterraneo nel mese di marzo, preludio dell'entrata della primavera, lo scirocco proveniente dall'Africa. Il mio padrino, il capitano Nunzio Basciano, diceva che a marzo lo scirocco auspica l'entrata della primavera e riscalda il Mediterraneo e l'Europa e se ci sono invece altri venti la primavera ritarda la sua entrata.

Mentre le luci di terra si allontanavano sempre più, alla nostra sinistra, ad est, molto lontano si doppiava la lanterna di Capo Santa Maria di Leuca, estrema punta sud della Puglia, dove il mare si fa sempre più insistente facendo aumentare il beccheggio della nave. La visibilità serale era buona. Si vedeva la costa oscura della Puglia, ultimo lembo d'Italia e la luce della lanterna si allontanava. Quelle poche decine di giovani marinai che eravamo rimasti in coperta a guardare il mare e la terra con malinconia ci ritirammo in stiva nel nostro posto di branda. Nei tre piani di branda dove dormivo c'era un giovane marsalese, di professione motorista meccanico che era destinato anche lui a Massaua nel regio sommergibile Galvani con la qualifica di motorista meccanico. Quando eravamo in coperta a guardare la terra, la costa che si allontanava, quasi era in procinto di piangere, non sopportava la lontananza da casa, era demoralizzato, faceva pietà a guardarlo. Si chiamava Antonino Martinico. Io lo incoraggiavo, lo aiutavo a capire che la lontananza fa parte della nostra vita terrena, a non addolorarsi. La lontananza aumenta l'amore verso i nostri cari lasciati soli a casa, la lontananza fortifica la coscienza e il carattere umano. Forte è la partenza, più forte è la volontà di ritornare a casa. Era un bravo ragazzo, si attaccò a me come se io fossi stato suo fratello, ovunque andavo mi seguiva. Mi raccontò del suo amore, della sua ragazza, la figlia del suo datore di lavoro. Era questo amore che lo tormentava, non si dava pace, nei suoi discorsi parlava sempre del suo amore lontano. Si tormentava, non si placava il suo dolore di avere subito una così lontana destinazione. Aveva pensato di fare il militare in Italia e potere andare in licenza a casa quando gli spettava per legge militare. Ma il destino lo allontanò da lei per migliaia di chilometri. Allora gli dissi che io ero nelle sue stesse condizioni, anche peggio. Il mio era un amore impossibile per differenza di classi di società. Io ero povero in confronto a lei e alla sua famiglia. Quindi eravamo due giovani con le speranze perdute e con il cuore rotto. Ma la volontà di vivere deve superare queste avversità che sono nelle nostre storie

comuni a tutta la povera gente di questo mondo. Storie umane che non fanno storia perché siamo nessuno, siamo una nullità. Non siamo dei grandi personaggi che fanno storia nella storia. Con il cuore gonfio di tristezza ci mettemmo in branda. Ci scambiammo la buonanotte fra tutti gli altri giovani vicini di branda.

Dopo quella notte, altri due giorni e due notti di navigazione. All'alba del 27 marzo 1940 arrivammo alla base militare navale di Tobruk. Si diede fondo all'ancora facendo rimanere la nave in rada distante dalla costa duecento metri circa. Terra africana, costa con scogliere basse, più una baia che un porto, una lunga scogliera a nord della costa a forma di ferro di cavallo con l'imboccatura della baia ad est, a levante, formando una grande baia. Dentro la parte nord, nel banchinamento, erano ormeggiati molti sommergibili e navi da guerra e in rada nel centro della baia la corazzata cannoniera: la regia nave San Giorgio.

Dopo il caffelatte e panino con la marmellata, chiamarono fuori in coperta tutti i giovani marinai destinati a Tobruk già pronti con i loro zaini. Dai due scalantroni calati giù nei due lati fuori bordo quasi a toccare il mare, a mezzo di molte motobarche, centinaia di marinai vennero sbarcati e trasportati al comando Marina di Tobruk per le loro destinazioni su navi da guerra, sommergibili, comando marina e batterie di cannoni navali e antiaerei per la difesa di Tobruk. Dopo lo sbarco dei marinai destinati a Tobruk nel pomeriggio inoltrato si salpò l'ancora e si ripartì per l'Egitto. Dopo due giorni di navigazione all'alba del 29 marzo 1940 arrivammo nella rada di porto Said nella sua imboccatura, l'inizio del canale di Suez, dove trovammo le acque marine torbide di sabbia per la corrente delle acque uscenti dal canale che le sporcavano. Anche questa volta siamo arrivati all'alba. Forse il comandante calcolava sempre gli arrivi all'inizio del giorno, in piena luce solare sia per iniziare lo sbarco dei marinai e per la pratiche di bordo che per prendere il pilota per attraversare il canale. Così fu che una motobarca arrivò sotto bordo e abbassato lo scalandrone quasi a toccare il mare il pilota salì e prese il comando della nave. Il pilota è responsabile di guidare la nave senza arenarsi o urtare altre navi, scogliere o banchine. Messe le macchine in moto a mezza forza, iniziò l'entrata nel canale lasciando il Mediterraneo. Era come pensavo, attraversare il canale di Suez in pieno giorno è più sicuro che non di notte con i riflettori accesi nella prora della nave. Appena entrati, alla nostra destra a ponente ci trovammo a traverso della città di Porto Said con banchinamenti. Città bellissima con molte palazzine con giardini fioriti con grande vegetazione, un verde sfolgorante che adornava le lunghe strade che si vedevano da bordo, inoltrandosi fino al cuore della città. Mentre sulla nostra sinistra a levante era tutto sabbia, un deserto sconfinato (però la riva era banchinata per un lungo tratto), dopo iniziava la riva sabbiosa a contatto con l'acqua, come era la natura dopo l'escavazione del canale. Lentamente, con macchine adagio navigammo per tutto il canale, con la bellissima campagna verde del lato di ponente e la grande pianura di deserto nel lato sinistro di levante. Uscimmo da Suez dove termina il canale e lasciamo il pilota entrammo nel Mar Rosso nel grande golfo di Suez con un clima torrido, cambiando la temperatura mediterranea primaverile con quella dei mari tropicali con 38 gradi di calore. Ci cambiammo vestiario indossando le divise coloniali. Dal golfo di Suez a Massaua ci volevano altre 1000 miglia marine di navigazione uguali a 1852 chilometri terrestri. La nave navigò con le macchine a passo di crociera senza sforzarle perché per il troppo calore che produco-

no possono succedere fusioni alle macchine e la nave può rimanere ferma in mezzo al mare per avaria. Questa è una grande responsabilità del comandante e del direttore di macchina nel sapere calcolare i giri delle macchine per non farle surriscaldare. Dopo questa lunga e lenta navigazione, all'alba dell'8 aprile 1940 arrivammo alla rada di Massaua dove il pilota italiano prende il comando e ci portò all'ormeggio in banchina del porto di Massaua. Piccola ma bellissima città sita in mezzo al mare, chiamata la "perla del Mar Rosso". Dopo avere trascorso 15 giorni di navigazione a bordo della regia nave ospedaliera Aquilea, finalmente arrivammo a Massaua. Centinaia di giovani marinai là destinati, tutti pronti con zaini in spalla. Abbassato lo scalandrone di bordo nella banchina di poppa via dall'Aquilea. C'erano alcune motobarche della regia marina, le quali ci trasportarono nell'altra sponda del porto dove c'era il comando marina di Massaua, composto di moltissime baracche di legno e un solo edificio in muratura in pianterreno con una lunga antenna radio che si innalzava dal terrazzo dell'edificio dove stanzia l'ammiraglio. A un lato quasi attaccato all'edificio un grande traliccio in ferro di una ventina di metri di altezza con un'antenna radio in cima e al centro del piazzale un albero in legno con il tricolore, la bandiera nazionale italiana alzata pendente immobile per la bonaccia esistente. Nelle segreterie dell'ammiraglio registrarono la nostra venuta in Africa orientale italiana, facendoci rimanere nel comando marina in attesa della nostra destinazione, chi nei sommergibili, chi nelle navi da guerra che erano ormeggiate nel porto, chi nei fortini con cannoni navali e antiaerei, ariofani, fotoelettriche (riflettori antiaerei) e chi nello stesso comando di marina. A loro diedero il posto branda nelle baracche che fungevano da caserma. A mezzogiorno pranzo nelle mense. Nel pomeriggio un ufficiale del comando marina ci avvisò che l'indomani in mattinata ci avrebbero smistato per le nostre destinazioni. Nell'attesa ci mettemmo all'ombra nelle verande delle baracche dove anche lì c'era un caldo asfissante di 42 gradi all'ombra. Questo cambiamento di temperatura dal Mediterraneo al Tropico del Cancro sconvolse il nostro fisico con continui sudori inarrestabili e una grande sete che ci assillava e come dicevano i marinai che erano a Massaua da quasi un anno c'era nel mondo arabo un proverbio che diceva "la morte arrivò a Massaua e morì".

La giornata terminò a bere continuamente acqua ricavata dal mare a mezzo di un vecchio dissalatore con macchina a vapore con caldaia che produceva anche blocchi di ghiaccio. Dissalatore installato in un piccolo edificio in muratura a pochi metri dal mare nella scogliera della costa esterna dello stesso comando di marina. Quasi arrivati a sera, un ufficiale ci avvisò che dovevamo pernottare nel comando di marina e che l'indomani ognuno avrebbe avuto la propria destinazione. Il nostro dormitorio, come ci disse l'ufficiale, sarebbero state le verande delle baracche, di arraggiarci a dormire per terra (il vocabolo arraggiarsi era spesso usato dagli ufficiali e sottoufficiali della regia marina). Così fu per noi tutti giovani necessario stendere per terra le coperte di dotazione, sul cementato della veranda e per cuscino il piccolo zainetto. Mi distesi per terra poggiando la testa sullo zainetto, ad occhi aperti guardavo la tettoia della baracca e le stelle nel cielo e il mio pensiero volò in Italia, a Roma, nel Palazzo Venezia da dove Mussolini un giorno in un suo discorso disse: "il soldato italiano non vuole la vita comoda (il soldato italiano dorme anche per terra)". La mia memoria si svegliò e volò a Trapani, nei muri degli edifici dove nei miei diciotto anni vidi i manifesti degli arruolamenti dei giovani nella regia marina con

quelle navi stampate in piena navigazione che solcavano il mare e con immagini di marinai in divisa. Allora pensai che in marina non erano tutte rose e fiori come mostravano i manifesti. In quella posizione, disteso per terra, con la scomoda posizione della testa sullo zainetto duro fu per me una grande delusione. La vita militare cominciò a rendersi dura. Trascorse la notte insieme ad altre decine e decine di giovani marinai, dormendo per terra nel dormiveglia per la posizione scomoda. All'alba vidi nell'altra sponda del porto la nave ospedaliera Aquilea che mollò gli ormeggi e partì via da Massaua per continuare la sua lunga crociera trasportando altre centinaia di giovani marinai ad Assab, ultimo porto a sud della nostra Eritrea, vicino allo stretto di Perim dove dal Mar Rosso si entra nell'oceano Indiano. Dopo doveva andare a Mogadiscio, nella nostra Somalia, nell'oceano Indiano a lasciare gli ultimi marinai, alcuni dei quali miei amici trapanesi. Dopo qualche ora, alle 6 del 9 aprile 1940 suonò la sveglia e si animò il comando di marina con l'uscita dei marinai dalle baracche dormitori. Dopo il latte e caffè e brunusa, l'ufficiale del comando marina ci disse che fra poco sarebbero arrivati i segretari degli otto sommergibili di stanza a Massaua. Il segretario del regio sommergibile Galileo Ferraris venne a prendermi e quello del sommergibile Galvani venne a prendersi il mio amico Antonino Martinico. Tutti andarono verso le loro destinazioni. Il mio segretario di bordo mi accompagnò nella segreteria presentandomi al capitano di corvetta, il comandante Livio Piomarta, allora figlio del Prefetto di Livorno, che stava seduto dietro la scrivania. Presentandomi con la cartolina di destinazione nel sommergibile Galileo Ferraris mi interrogò parlando il dialetto siciliano con grande umorismo mettendomi a mio agio, gli rispondevo senza emozione, come se fosse anni che ci conoscessimo. Dopo mi congedò con cordialità salutandomi in dialetto siciliano. Dopo venni a sapere che lui parlava tutti i dialetti di tutte le regioni italiane. Il segretario mi condusse nella baracca alloggio e dormitorio. Di baracche ce n'erano a decine. Appena entrai nella prima porta della baracca subito gli occhi si fermarono a guardare nel capezzale della prima branda dove c'era un santino della Madonna di Trapani. Allora pensai che doveva esserci un trapanese, ma dentro il dormitorio non c'era nessuno, erano tutti a bordo. Mi dà il posto di branda e lo stipetto in ferro con la chiave per conservare i miei zaini con tutto il corredo. Verso le ore 11 arrivò tutto l'equipaggio di bassa forza, sottocapi e comuni, e anche il cittadino trapanese. Come avevo pensato altro non era che un mio amico, Vincenzo La Commare, sottocapo motorista navale volontario della classe 1917 abitante a Trapani nel rione di San Pietro e ci abbracciammo salutandoci.

Venivano da bordo dopo avere praticato le consuete manutenzioni sia allo scafo che alle macchine del sommergibile. La manutenzione era giornaliera, escluso la domenica e le festività, eseguite dalle 7 alle 11, unico orario di lavoro per il troppo caldo.

Mi sistemai dentro la baracca di legno, chiamata casermetta sommergibile. Le casermette erano decine e decine sia per noi, la bassa forza, sia per sottufficiali, ufficiali e comandanti. Erano lunghe 25 metri e larghe 10 metri. Montate sul terreno arido con palafitte di legno di altezza un metro, un metro e mezzo, e scalinate. Avevano una tettoia alta per protezione dai raggi solari. Per tutta la lunghezza esterna delle baracche c'erano decine di finestre senza aperture e vetri, erano a nudo per l'entrata dell'aria negli abitacoli. Le verande fuori dalle finestre completavano le baracche, erano larghe un metro e mezzo con pavimenti sempre in legno tutti forati per arieggiare l'ambiente. Le baracche

erano montate a gruppi di quattro formando un grande quadrato con una baracca con la doccia e una con la toilette. Un altro gruppo era formato da cucine, mensa e sala di ricreazione e lettura con la radio. Al centro delle quattro baracche un piazzale di venti metri di lato con corde dove stendere ed asciugare gli indumenti che noi stessi lavavamo. Nelle baracche alloggiavano gli equipaggi di otto sommergibili dislocati nella stessa zona della baraccopoli. Noi della bassa forza marinai comuni e sottocapi dormivamo in 40 dentro una baracca di 20 metri di lato con brande in ferro con teli in olona (tela di canapa) con un solo cuscino. I sottufficiali avevano materassi, cuscini e lenzuola. Gli ufficiali e i comandanti avevano lettini con materassi, cuscini, lenzuola e zanzariere e dormivano in stanze separate singole addobbate dentro le baracche. C'erano anche le baracche con le infermerie e altri tre gruppi di quattro dove alloggiavano gli aviatori e il personale dell'aeronautica militare dell'aeroporto militare di Otmlo, un villaggio a due chilometri dalla città di Massaua. Al di là di queste baracche per l'aviazione, andando verso il mare, c'era un grande arsenale navale militare costruito appositamente per le riparazioni delle unità da guerra italiane. Costruito con grandissimi capannoni in muratura con alte tettoie che stavano a poche decine di metri dal mare dove iniziavano dei pontili in cemento armato a palificazioni sul fondo del mare che si allungavano a quattro corsie dalla terraferma in fuori verso il mare più profondo con simmetria rettangolare con una lunghezza di 70 metri e fuori si allargava di 160 metri formando un molo di approdo di punta con bitte dove erano ormeggiati con passerelle otto sommergibili, due torpediniere, cinque



mas, motoscafi in legno siluranti, rimorchiatori, due motobarche attrezzate con pompe con grandi volani a mano per dare aria a mezzo di manichette in gomma attaccati con raccordi agli elmetti degli scafandri, ai palombari. Queste unità navali da guerra stavano in una baia naturale esclusivamente adibita a loro, di mezzo miglio marino di larghezza e di un miglio marino di lunghezza e un mare calmissimo. Nella parte nord c'era un spiaggetta, ad est un basso promontorio, una lingua di terra, una piccola penisola che al di fuori della baia faceva parte della costa dell'Eritrea chiamata Ras Carrar, dove a poche

decine di distanza c'erano ancorati due grandi bacini di carenaggio in ferro che galleggiavano fianco a fianco una ventina di metri l'uno dall'altro, 10000 tonnellate di portata cadauno operati dal personale militare della regia marina.

*Nella fotografia gli otto regi sommergibili italiani ormeggiati di punta nel molo pontile, dislocati a Massaua nel Mar Rosso in Eritrea in Africa orientale italiana, alla dichiarazione di guerra il 10 giugno 1940. dal basso: il Macallè, il Perla, l'Archimedi, il Torricelli, il Guglielmotti, il Galvani, il Ferraris e il Galilei. In fondo le regie navi da guerra italiane. La nave eritrea con funzione di nave comando e posa mine nei mari. Torpediniere Orsini e Acerbi. Cinque mas motoscafi siluranti tipo baglietto svan. Due rimorchiatori della regia marina. Molte barche della regia marina con palombari e per trasporto personale militare.*

L'imboccatura della baia era a sud formata dalle due punte, quella di Ras Carrar e quella del comando marina. A riva c'era l'arsenale, a sud seguivano tutti i magazzini di materiale di bordo degli otto sommergibili e tutte le unità da guerra di stanza a Massaua. Di fianco ai magazzini i grandi serbatoi di combustibile, nafta pesante, gasolio e olio motore e macchine, nascosti nel sottosuolo di un tratto del promontorio con cemento armato. A un centinaio di metri dal serbatoio, a sud, l'ospedale militare della regia marina in muratura su pianterreno con grandi croci rosse segnate nelle tettoie e avente un grandissimo piazzale antistante in terra battuta. Sempre verso sud, a poche decine di metri iniziavano le baracche nord del comando marina dove pernottai la prima notte. Anche questa terra era una penisola che da un tratto di molo da dove siamo arrivati noi iniziava fra due mari, quello della baia di Ras Carrar e la baia porto naturale di Massaua. Dal molo iniziava una strada asfaltata di circa dieci metri di larghezza che attraversava tutta la penisola a forma di falce di circa tre chilometri dove si trovavano le ultime baracche. A sud della strada a poche decine di metri di distanza c'era un grande edificio in muratura, due volte la Prefettura di Trapani, chiamato commissariato, dove venivano conservati il vestiario per il personale della Regia Marina (ricambi) e nei frigoriferi sotterranei i viveri di riserva per tutte le unità da guerra navali e terrestri della Regia Marina di Massaua. A poca distanza dal commissariato la strada continuava fino ad un posto di blocco con sentinelle armate della regia marina con l'ufficiale in servizio di controllo entrata ed uscita di civili, militari auto e automezzi. Il posto di blocco determinava la zona militare recintata con reticolati di circa 800 metri sulla penisola che divideva le acque marine della baia di Ras Carrar da quelle del porto di Massaua. A sud dal palazzo del commissariato la strada proseguiva fino ad una banchina per l'attracco di una nave mercantile da cui sbarcavano viveri e materiali provenienti dall'Italia per le forze armate navali di Massaua. La banchina faceva parte del porto nord di Massaua e la banchina e il commissariato erano a nord di fronte la città e il porto. Le motobarche militari trasportavano il personale delle casermette dei sommergibili e degli aviatori che erano in libera uscita franchi di guardia dal porto nord alle banchine della città, distanti circa cinquecento metri. Una piccola ma bellissima città, con molte palazzine con vegetazione e fiori, con molti bar, ristoranti per il grande movimento commerciale con sbarco di uomini, materiali e viveri provenienti dall'Italia con le navi mercantili. A mezzo di moltissimi camion e della linea ferroviaria di Massaua (locomotive a vapore con carbone fossile e vagoni per merci e passeggeri) gli uomini venivano portati fino al capolinea della stazione di Otmlo e al capolinea di Asmara, a 2300 metri sopra il livello del mare. Percorrevano 179 chilometri di linea fer-

rata a serpentina e in salita attraversando le montagne che iniziavano come colline a pochi chilometri da Massaua, ma per via area c'erano solo 40 chilometri. I camion trasportavano le merci nelle altre città dell'Eritrea anche fino ad Addis Abeba, la capitale dell'Etiopia, con grandi strade asfaltate in salita e a serpentina come la linea ferroviaria. Anche la città di Massaua era una piccola penisola che si allungava dentro quella grande baia, anzi era un'isola che veniva collegata alla terraferma da ovest ad est da una larga strada asfaltata a pontile con palafitte in cemento armato sul mare di circa un chilometro di lunghezza e quindici metri di larghezza. A sud della città e del pontile c'era un'altra grande baia dove si ancoravano in rada le navi mercantili in arrivo dall'Italia in attesa delle pratiche di attracco in banchina. Al centro dell'imboccatura c'era un isolotto basso chiamato Isola Erba di circa 200 metri lunghezza e 60 di larghezza tutto pieno di vegetazione, tutti alberi verdi senza che si vedesse un piccolo lembo di terreno. La penisola della città di Massaua, la penisola del comando marina e alloggi sommergibilisti e aviatori e la penisola di Ras Carrar erano dentro un grande golfo formato da tre baie, quella dei sommergibili e bacini di carenaggio, quella del porto di Massaua e quella degli ancoraggi in rada. Al lato sud di quest'ultima c'era a strapiombo sul mare una catena di colline che girava verso terra a forma di ferro di cavallo a conca fino a nord e si interrompeva a circa un chilometro dalla costa sabbiosa di Ras Carrar che si espandeva come un deserto di sabbia e si allungava per tutta la costa nord est dell'Eritrea sino ai confini col Sudan, tutto deserto sabbioso che è la fine del deserto del Sahara nel Mar Rosso. Tutto l'equipaggio arrivato nelle baracche aveva il tempo di farsi una doccia e andare a mensa a mezzogiorno. Fatta la doccia e cambiati con indumenti puliti andavamo tutti a mensa nelle baracche collegate all'interno con la grande cucina. La mensa era ordinata con lunghe tavole e banchi dove sedevano dieci persone per tavolo e si mangiava in stoviglie di porcellana conservate negli stipetti. Dopo pranzo, nello stesso gruppo delle baracche senza uscire fuori, c'erano le baracche di ricreazione con sedie e tavole con giochi di dama e scacchi e la radio che diffondeva notizie dall'Italia, musica e canzoni e poi in fondo c'era lo spaccio militare dove c'era di tutto, carta, busta, francobolli per scrivere a casa. Il mio pensiero era quello di scrivere a mia madre. Alle 18 la cena e dopo la franchigia, la libera uscita per chi era franco di guardia, ma spesso rimanevo nella sala ricreazione ad ascoltare musiche e canzoni, passando la serata con altri giovani marinai. Dopo in branda a dormire, scoperti e a dorso nudo per il troppo caldo asfissiante che non mi faceva dormire. Ci misi molto tempo prima di addormentarmi. Il mattino successivo, sempre alle 6, il trombettiere suonò la sveglia e la suonò proprio nella veranda di fronte la finestra dove sotto dormivo io e suonò lunghissime note che mi fecero svegliare di colpo, stanco e mal riposato. Ma quel suono di tromba all'improvviso mi rattristò moltissimo, sentii un vuoto nel cuore e nell'anima, i miei ricordi ritornarono a quando ero bambino, mi vennero le lacrime agli occhi e mi sentii come un bambino che sente la mancanza della madre, sentii la sua lontananza e mi sentii piccolo e indifeso, solo eppure dentro la baracca c'erano altri 39 giovani come me. Allora non ero solo, era il pensiero che volava a casa e a mia madre. Lei era sola a casa e forse era questo il pensiero che mi tormentava e che mescolava la memoria di quando ero bambino con quella di giovane adulto. Fu un passaggio veloce tra la memoria di adulto a quella di bambino. Ma subito mi risvegliarono le voci di tutti gli altri giovani che si preparavano per lavarsi e per farsi la barba e andare in mensa

per il latte e caffè e la solita brunusa e subito tornai ai miei pensieri quotidiani e pensai a quando entrai nella vita militare accettandone regole e disciplina. Dopo la colazione il segretario di bordo mi invitò a presentarmi in segreteria dove mi consegnò due pantaloncini corti da lavoro e due paia per la libera uscita, tutti di color sabbia, due paia di sandali estivi e un casco in sughero leggero antisoletta foderato in tela, anch'esso color sabbia. Dopo tutti a bordo per i lavori di manutenzione al sommergibile, alle macchine e allo scafo. Nella banchina pontile erano ormeggiati otto sommergibili italiani ancorati di punta, ormeggiati di poppa al pontile con passerelle per scendere e salire, una flottiglia di 6 oceanici e due mediterranei. Gli oceanici da 985-1259 tonnellate di spostamento portavano i nomi di scienziati italiani dei secoli scorsi:

- Archimedi: al comando del Capitano di corvetta Mario Signorini, in guerra il Capitano di corvetta era Salvatori
- Galilei: al comando del capitano di corvetta Corrado Nardi
- Galvani: al comando del capitano di corvetta Renato Spanò
- Guglielmotti: al comando del capitano di corvetta Carlo Tucci, in guerra il capitano di fregata Gino Spagone
- Torricelli: al comando del capitano di corvetta Salvatori Pelosi
- Ferraris: al comando del capitano di corvetta Livio Piomarta, su cui sono stato imbarcato io.

Infine due sommergibili mediterranei più piccoli da 695-855 tonnellate di spostamento:

- Macallè: al comando del tenente di vascello Alfredo Morone



- Perla: al comando del tenente di vascello Mario Pouchain.

Due torpediniere: Orsini e Acerbi. Quattro motosiluranti in legno, i mas, due rimorchiatori, alcune bettoline (zattere) per il trasporto di acqua potabile, combustibile, munizioni, siluri, ecc. completavano le altre navi da guerra di superficie ormeggiate nelle banchine di nord ovest di Massaua le torpediniere il Nullò, il Nazauro Sardo, il Manin e il Battisti, tre caccia torpediniere, Leone, Tigre e Pantera, e la nave comando ammiraglia, l'Eritrea. Saliti a bordo ognuno aveva il proprio compito. Mi presentai al nostromo, un sottufficiale secondo capo nocchiere, un volontario di carriera con oltre dieci anni di servizio militare, quasi trentenne, un torinese, uno spilungone alto e magro, un bonaccione che mi accolse con grande simpatia.

*Il regio sommergibile Galileo Ferraris.*

*Dislocamento: 1083 tonnellate,*

*lunghezza: metri: 72,065,*

*larghezza: metri 7,20*

*immersione media: metri 5,14 quota periscopio*

*armamento: due cannoni 100-47, due mitragliatrici breda 13-2, 8 tubi lanciasiluri 333 millimetri*

*massima quota periscopio: metri 14*

*immersione massima in profondità: metri 120*

*due motori diesel "Isotta Fraschini" 2000 HP cadauno*

*due motori elettrici 1500 HP cadauno.*

Venni a sapere che il sommergibile partì dall'Italia verso la metà di marzo, giungendo a Massaua alla fine del marzo 1940 e che la sua permanenza in Africa orientale italiana era di un anno, al termine del quale sarebbe rimpatriato e sostituito da un altro sommergibile. Era stabilito per legge coloniale. Chi veniva dall'Italia ero solamente io. Necessitava un nocchiere, un timoniere verticale mancante perché sbarcato in Italia nel momento in cui il sommergibile partiva, un congedante classe 1917. Venni a conoscenza del sommergibile andando da poppa a prora dove al centro coperta c'era un portello in acciaio a scudo rotondo ribaltabile con cerniere e con chiusura meccanica interna a ragno con volantini interni ed esterni con una apertura rotonda come un grosso tubo per l'entrata e l'uscita di un solo uomo alla volta a mezzo di una scaletta fissa in ferro a pioli.

Dopo salii sulla torretta a mezzo di una scaletta fissa in ferro a pioli; in realtà le scalette erano due, una per lato nelle due parti laterali della poppiera esterna della torretta. Sopra, appena salito, nel copertino centrale c'era un portello simile a quelli di coperta per il quale si scendeva giù nella sala motori con una scaletta più lunga in ferro a pioli e un altro portello era più avanti, vicino al ponte di comando timoniera per quando il sommergibile navigava in superficie (era la salita e la discesa in camera manovra). Da quel portello scesi giù sempre su scalette in ferro a pioli dove a metà via c'era una piattaforma con applicata nella paratia prodiera la girobussola (bussola elettrica). Sotto di essa a pochi centimetri c'era la manopola elettrica per il funzionamento del timone quando il sommergibile era pronto per l'immersione e nel centro dall'alto verso il basso c'era il periscopio d'esplorazione, il comandante aveva il timoniere di fianco e intanto esplorava tutto a 360 gradi nell'orizzonte marino. Dando comandi di barra-timone al timoniere questa cameretta veniva chiamata falsa torretta. In un angolo del pavimento c'era un portello stagno come tutti gli altri portelli di coperta e della torretta che in caso di emergenza si potevano aprire e chiudere sia da dentro che da fuori avvitando o svitando i due volantini esterni e interni. Da questo portello scesi i sala manovra, al centro della volta scendeva penzolante il periscopio di attacco con due manette per manovrarlo con facilità e girarlo a 360 gradi. Il periscopio era munito di grande lente con mirino a crocetta. Nelle due murate della camera di manovra grandi impianti di pompe elettriche, grandi volantini per aprire e chiudere casse di zavorra acqua per immersione ed emersione. C'erano grossi tubi dentro l'incavo delle due murate con collettori con moltissime valvole per l'esaurimento o il compenso dell'acqua di mare per l'assetto del sommergibile in navigazione subacquea e molti quadri elettrici e impianti di illuminazione interna. Sceso in camera di manovra, girandomi intorno a vedere tutti gli impianti, le tubazioni, le pompe,

ecc, rimasi allibito, non credevo ai miei occhi. Avevo visto ne miei sogni tutto quello che c'era lì dentro prima che venissi reclutato in marina, ma questa volta era la reale visione. I sogni erano spaventosi e terribili. Continuamente, notte dopo notte, sempre gli stessi incubi. C'era la guerra ed io mi trovavo sulla banchina del porto di Trapani, in cielo decine e decine di aerei bombardavano il porto, le navi e parte della città vicino al porto, la gente fuggiva ed anche io li seguivi spaventatissimo, passando per via Carrara, via Todaro, piazza S. Francesco di Paola, poi ancora via Badia Grande e poi arrivato al confine con la via Orfani c'era un portello, una botola in ferro con una scaletta a pioli in ferro; scendevo giù per quel passaggio a tubo per una sola persona e mi trovavo in una camera illuminata non in muratura ma di ferro o acciaio dove c'erano molti impianti, macchinari, pompe, ecc, e lì c'erano persone sconosciute e consideravo quella camera come rifugio antiaereo. Sogni che si ripeterono continuamente per mesi e mesi, sempre gli stessi episodi, bombardamenti aerei e fuggi fuggi della gente. È un mistero della vita, sognare anticipatamente quello che vedi dopo, così come dissi di aver sognato il cancello della Difesa Marina di Taranto. Lo ripeto, lo giuro su Dio e sui miei cari defunti genitori che è la pura e santa verità, così come ho sognato il Signore in piedi sul muro alto della Chiesa del Purgatorio nella parte laterale della via Generale Domenico Giglio e ho visto il suo volto limpido e senza barba, coi lunghi capelli sino al collo. Forse qualcuno dall'Aldilà, o qualche forza divina, mi avvisa e mi preserva da tutte le intemperie della vita.

Ritornando alla camera di manovra, dopo l'impressione nel rivedere i miei sogni divenuti realtà continuai a guardare tutti quegli impianti, il quadro elettrico per lancio siluri, nella parte dritta guardando a prora all'altezza di un metro c'era l'apparecchio elettrico con la manopola del timone verticale e sopra a cospetto del timoniere la bussola elettrica e leggermente più in alto l'ecogoniometro (scandaglio elettrico) e a sinistra, centrale, una porta stagna in acciaio guarnita, ovale e con chiusura meccanica a ragno con galletti con due volantini uno dentro e uno fuori, nella parte opposta, guardando a poppa, c'era l'altra porta che dava in sala motori. La camera manovra aveva le dimensioni di una normale camera da letto di un appartamento civile. Nel lato sinistro, guardando a prora, all'altezza di un metro c'era una macchinetta elettrica con due manopole per il funzionamento di timoni orizzontali poppieri e prodieri con un miniscafo a stampo in ottone di un sommergibile con perno centrale che indicava l'assetto, il bilanciamento prodiero e poppiero a seconda di come navigava in immersione il sommergibile, segnando su un diagramma graduato la posizione orizzontale, approato o appoppato e dando indicazioni precise al timoniere orizzontale, il quale regolava la navigazione subacquea in immersione dando le dovute barre di timone ai quattro timoni orizzontali, i due di poppa e i due di prora in posizione orizzontale, due per ogni lato del sommergibile, nelle estremità di poppa e di prora con snodi, funzionando elettricamente con movimenti di su e giù orizzontalmente in modo da dare incidenza positiva o negativa ai timoni e permettendo di mantenere il sommergibile in perfetta posizione orizzontale. I timoni erano comandati a mano con le manopole: il timoniere con la mano sinistra manovrava i due timoni poppieri e con la destra i due di prora. Di fronte, un po' più in alto c'era montato un grande manometro di profondità di circa 40cm di diametro con un diagramma (quadrante) che segnava la profondità da 0 a oltre 120m in rosso e da 120m a 200m in nero. A destra degli strumenti di timoneria orizzontale c'era un collettore di tubi con decine e decine di

valvole con volantini a mano per l'apertura e la chiusura degli stessi e con una grossa rotopompa elettrica silenziosa che durante l'immersione veniva manovrata con tutti i relativi volantini e valvole da un capomotorista (un maresciallo) comandato dal Comandante che dava l'assetto al sommergibile (in gergo chiamato battello) a mezzo di esaurimento con pompaggio di acqua dalle casse di zavorra AV (prodiera) a quelle AD (poppiera) al fuoribordo, oppure facendo entrare l'acqua (compensazione) nelle casse dall'esterno dello scafo e per differenza di livello e pressione dell'acqua nello scafo si poteva bilanciare il battello. In immersione era come una bilancia antica: era sufficiente che durante la navigazione due o tre persone si spostassero da poppa a prora o viceversa per perdere l'assetto e il battello appoppava o approrava e il timoniere orizzontale doveva ristabilire il battello in perfetta posizione orizzontale. Oltre le due casse di zavorra AV e AD, al centro del battello nei due lati di dritta e di sinistra, verso poppa e verso prora, c'erano quattro grandissime casse di zavorra, separate una dall'altra con paratie stagne le cui strutture erano ribadite con chiodatura a caldo, a formare lo scafo centrale del sommergibile e immergendosi a mezzo pallone sino sotto la carena del battello si congiungevano formando la carena piatta di appoggio del battello sul fondo marino. Le casse di zavorra servono per mantenere in emersione il battello quando sono vuote e in immersione quando si allagano. Le casse di zavorra sono 4 sul lato sinistro e 4 sul lato dritto. Vengono manovrate tramite grandi volantini a mano dalla camera di manovra e sono sistemati nella stessa camera a sinistra e a destra. Ogni cassa zavorra ha il suo portello apribile e chiudibile di circa un metro di lunghezza e mezzo metro di larghezza, apribile verso l'interno della cassa con un grande volantino manovrato a mano dalla camera manovra: dal mozzo volantino parte una trasmissione meccanica di aste tonde in acciaio collegate una all'altra da snodi cardanici e che arriva nel corpo del portello con cerniere apribili e chiudibili avvitando o svitando i volantini. Sopra a fine cassa vi sono gli sfoghi d'aria con grossi tubi a tronchi alti 40 cm e col diametro di 30cm. Ogni tubo ha il suo coperchio con cerniere anch'essi con trasmissioni in acciaio tonde con snodi cardanici che aprono e chiudono i coperchi dai volantini dalle camera di manovra. Le casse possono essere esaurite sia con potenti pompe elettriche dalla camera di manovra che chiude lo sfogo d'aria sia mandando aria compressa dal gruppo bombole dalla camera di manovra con tubazioni inserite nelle casse sia per aspirare l'acqua che mandare l'aria. Sotto il pavimento centro prodiero della camera manovra le casse immersione e rapida sono una dentro l'altro a bicchieri separati e stagni e servono per fare una immersione veloce e rapida di pochi secondi insieme a tutte le altre casse allagate. A poppavia, sempre centralmente nella camera manovra, sotto il pagliuolato (pavimento) con un portello stagno veniva conservata la santa barbara, la riserva di munizioni dei due cannoni da 100/47 piazzati in coperta, uno a poppavia e uno a proravia della torretta, e i proiettili delle due mitragliatrici breda da 13/2 che venivano piazzate nei due capi di banda laterali della parte poppiera della torretta, smontabili e conservati appesi e agganciati nei laterali della garitta, lungo la scaletta in ferro nella scesa motori diesel, pronti per l'uso in caso di difesa antiaerei e navale. Le mitragliatrici erano pure manovrate a mano. Nella santa barbara vi erano moltissimi moschetti (fucili) con proiettili per l'equipaggio. Dalla camera di manovra attraverso una porta stagna si andava nella sala motori, dove vi erano due motori a combustione interna (nafta) marca Isotta Fraschini di 2000 cavalli cadauno e si attra-

versava centralmente una pedana in acciaio mandorlata antiscivolo. Percorrendo circa dieci metri andando verso poppa attraverso un'altra porta stagna si giungeva nella camera ausiliaria di dimensioni 4x4 dove sul lato dritto vi erano l'impianto di aria condizionata e di purificazione dell'aria con filtri in cassette buldrok che per mezzo di tubazioni interne di aspirazione e mandata faceva arrivare l'aria in tutti i locali condizionando l'aria e filtrando le impurità (ogni locale aveva due gruppi di quattro cassette buldrok di filtri cm 30x30x15 con 6 fori in due testate dove si inserivano nei gruppi aeratori tre boccalini superiori e tre nei boccalini inferiori soffianti l'aria filtrata e purificata). Le cassette buldrok avevano una soluzione simile al bianco sale del mare raffinato. Anche nella camera ausiliaria c'era l'impianto di condizionamento con dei gruppi di bombole contenenti cloruro di metile pressato a circolazione a circuito chiuso in tubazioni di bassa dimensione in rame rosso di alta pressione. Tubazioni con radiatori e aeratori erano montati in tutti i locali interni abitabili. La camera ausiliaria fungeva anche da magazzino viveri di bordo, tutto sistemato in cassette in legno con i viveri sistemati in involucri di sottilissimi lamierini zincati che conservavano i prodotti senza che prendessero l'aria umida di bordo (pasta, gallette, biscotti...). All'estrema sinistra del pavimento un portello stagno che portava giù attraverso una scaletta a pioli in ferro fino ai due motori elettrici di 1500 cavalli per uno abbinati ai loro corpi avvolgibili con due assi porta eliche dei due motori principali diesel a combustione interna che nelle immersioni del battello venivano fermati; automaticamente i due assi porta eliche si accoppiavano e davano propulsione ai motori elettrici. Ritornando alla camera ausiliaria a poppavia sulla paratia c'era una porta stagna con la garitta a tubo rotonda di 60-65 centimetri di diametro per l'uscita e l'entrata dal portello stagno di coperta di poppa a cui si accedeva tramite la solita scaletta a pioli in ferro di due metri di altezza. Nella stessa garitta di fronte alla porta stagna della camera ausiliaria c'era la porta che dava accesso alla camera siluri AD (addietro) di poppa di otto metri di lunghezza, 4 di larghezza e due e mezzo di altezza. Subito a sinistra invece c'era il wc, anch'esso stagno, con una membrana in gomma e pompa a mano per esaurirlo anche quando ci sia trovava in immersione a grande profondità. Di fianco il frigorifero e oltre gli stipetti per l'equipaggio di posto di branda a poppa. Sulla destra invece un grande compressore elettrico per la carica dell'aria compressa nei gruppi di grandi bombole per l'assetto e le emergenze del battello. Lateralmente le tubazioni connesse alle bombole, agli aeratori dell'aria condizionata e di purificazione. In fondo alla camera siluri poppa interna quattro grandi portelle chiuse con galletti (grandi viti) e volantini per l'apertura e la chiusura degli stessi. Le portelle erano dei quattro grandi tubi lanciasiluri a cui corrispondevano altre quattro porte per il lancio dei siluri fuori dallo scafo sempre sotto la superficie del mare anche col battello emerso e comandati dalla sala manovra a mezzo di trasmissioni in tondo in acciaio con giunti cardanici. Dentro i tubi i siluri di 333 millimetri di diametro con testate esplosive di 360 chilogrammi di pressione, lunghi 4 metri circa e di peso specifico di circa due tonnellate cadauno. Sotto il pagliuolato vi erano altri due siluri di riserva insellati e incinghiati su basi gommate. Nella volta della camera c'erano due binari in acciaio a doppia T (‡) con due paranchi differenziali meccanici aventi due rotelle scorrevoli per l'alzata, l'entrata o l'uscita dei siluri nei tubi che venivano agganciati con cinghie metalliche. Sempre in fondo, alla destra del gruppo dei tubi lancia siluri vi era montata la macchinetta del timone verticale avente degli ingranaggi con una lunga

vite senza fine con un grosso asse in bronzo inserito nel settore del timone nella testa del suo asse accoppiato con il motore elettrico a sua volta governato da manopole elettriche della timoniera della plancia (ponte di comando nella torretta), della falsa torretta e della camera manovra. In caso di guasto elettrico allora si interveniva con un volano in ferro a raggi (ruota del timone a mano di emergenza) di 80 centimetri circa di diametro, era posto vicino ai tubi lancia siluri in posizione verticale all'altezza del petto del timoniere e che si inseriva con accoppiatoi nella trasmissione asse della macchinetta: girandola a destra o a sinistra dava la barra al timone nello stesso senso di girata al timone. Il timoniere prendeva posto in piedi e governava a mano ricevendo ordini dal comandante attraverso il telefono aperto a boccalino fissato nella struttura dove c'era la bussola elettrica e l'indice di barra timone. Dallo stesso boccalino poteva rispondere al comandante. Lateralmente, più verso la prora rispetto alla ruota del timone nei due lati vi erano le due macchinette elettriche dei due timoni orizzontali poppieri governati dalla camera di manovra. Centralmente nella volta c'era un grande volantino con maniglia verticale per svitare una grande vite filettata in acciaio con tenuta superiore stagna di 80 centimetri di lunghezza e 30 millimetri di spessore che sosteneva una boa detta "di soccorso" che stava alloggiata su una cava centrale in coperta poppiera e prodiera, di 1 metro di larghezza con fondo piatto e un formato a cupola di 70 cm di altezza, alla cui estremità superiore c'era una gabbia in ferro a cupoletta a protezione di un globo in vetro trasparente flangiante stagno, con galletti svitabili e con all'interno una lampada elettrica bianca e un apparecchio telefonico. Nei quattro lati appena sotto la stessa cupoletta fissati nella boa, quattro targhe in ottone con scritte in inglese, francese, italiano e spagnolo su come adoperare l'apertura e la chiusura della cupoletta stagna e mettersi in contatto telefonico con il sommergibile che fosse rimasto in avaria a non più di 120 metri in fondo al mare. Svitando tramite il volantino il lungo perno filettato si liberava la boa che veniva velocemente a galla per la presenza dell'aria al suo interno. Fissata e collegata la boa ad un grosso cavo in gomma di 150 m di lunghezza (accumulato sotto la boa in una cava di coperta) che conteneva al suo interno due cavi più piccoli, uno elettrico per l'accensione della lampada e l'altro telefonico, questa restava ancorata alla coperta del sommergibile e veniva lanciata dalla camera siluri insieme alla lampada in modo da potere chiedere aiuto alle navi di passaggio attraverso SOS con l'alfabeto morse. Le navi di passaggio potevano intercettare la chiamata di soccorso e potevano mettersi in contatto telefonico col personale del sommergibile in avaria iniziando così la procedura di salvataggio con il tubo detto "girolama", dal nome dell'inventore. Le girolama si trovavano alloggiati nelle profondità delle due garitte di entrata dalle portelle di coperta di poppa e di prora, da cui scendendo si giunge al pagliuolo allo stesso livello della camera siluri di poppa e di prora con le due porte stagne che isolano le garitte. Sotto il pavimento di una lamiera antiscivolo di 80 cm di diametro un lungo tubo, la girolama, con un portello superiore a coperchio chiudibile con volantino esterno ed interno a ragno meccanico. Il tubo è poggiato sul fondo della garitta in posizione verticale, lungo oltre due metri e di 65 cm di diametro, in cui si entrava uno alla volta e che veniva usato in caso di emergenza per chiudersi dentro col volantino. Prima di iniziare l'operazione di salvataggio con la girolama era necessario aprire la chiusura meccanica del portello di coperta svitando il volantino interno dello stesso, il quale rimaneva chiuso per la pressione esterna dell'acqua circostante.

L'uomo entrava in piedi nel tubo girolama tirandosi giù il coperchio e chiudendosi internamente girando il volantino. Nella parte inferiore della girolama vi era un golfale con l'attacco di un cavo d'acciaio di 12 mm, lungo 150 m e avvolto in un tamburo di un verricello col motore elettrico stagno al di sotto del livello dell'acqua entrante nella garitta. Chiudendo le due porte stagne frontali della garitta, dalla camera siluri si apre una valvola connessa allo scafo sterno del sommergibile che allaga la garitta dal basso verso l'alto dove sotto c'è il verricello con il cavo in acciaio che tiene la girolama che galleggia man mano che l'acqua entra. Attraverso due porte stagne con grandi vetri è possibile controllare l'entrata dell'acqua. La girolama galleggiando dentro la garitta piena d'acqua urta il portello di coperta di poppa e lo si apre grazie alla spinta della girolama. Infatti pur essendo la pressione esterna del mare superiore (a 120 m di profondità la pressione è di oltre 12 kg), il portello si rende leggero grazie alla sua possente struttura in acciaio con le due cerniere e due grosse molle a braccia che ammortizzano la pesantezza del sistema apri-chiudi e in quanto ogni corpo in immersione alleggerisce il proprio peso di circa un sesto, quando la girolama urta il portello questo si apre con facilità (infatti, quando il sommergibile si trova in superficie, con una mano si apre il portello con l'alzata di esso di 6 kg di peso, ma in immersione, dato che ogni corpo immerso in acqua riduce di un sesto il suo peso, è come avere ridotto il peso di 6 kg a uno). Inoltre la girolama è regolata nel tamburo del verricello in modo da non venire a galla rapidamente (circa un metro al secondo) per evitare l'embolia all'uomo che sta dentro. La girolama esce dalla garitta con facilità e continua la sua lenta ascesa verso la superficie dove i battelli di salvataggio attendono l'emersione del primo uomo. Galleggiando il verricello si ferma. Dopo si poteva telefonare dalla boa alla camera siluri per dare il via di ritirata della girolama che rientrava nella garitta di uscita con facilità, essendo la parte inferiore di forma conica rovesciata. Il tutto è controllato attraverso gli spessi vetri spia di 15 cm di diametro. Quando la girolama arriva sul fondo della garitta scatta l'automatico del verricello fermandola come succede quando galleggia. In questo modo si procedeva al secondo salvataggio. Per mezzo di una trasmissione dalla camera siluri si spinge verso l'alto la molla del portello della garitta di coperta senza chiusura meccanica già aperta in precedenza. Il portello attraverso lo stesso meccanismo di prima si chiude facilmente e la garitta è già piena d'acqua. Attraverso "rotopompe" elettriche si aspira l'acqua dalla garitta gettandola fuori dallo scafo aspirandola per mezzo di un tubo connesso alla parte inferiore della garitta. Se la rotopompa non funzionava allora si apriva attraverso un'altra trasmissione una valvola che esauriva l'acqua dalla parte inferiore della garitta mandandola in sentina dello scafo interno. Si ripeteva l'operazione: si apriva la porta stagna della garitta già vuota sullo stesso livello della camera siluri o della camera ausiliare, l'uomo apriva la portella della girolama entrando in piedi e tirandosi dietro il portello chiudendolo dall'interno col volantino collegato anche all'esterno; intanto prima si è aperta la valvola di allagamento della garitta. In teoria era possibile salvare in questo modo tutti gli uomini. L'ultimo, appena vedeva arrivare la girolama attraverso i vetri fino alla parte bassa della garitta faceva scattare la molla del portello di coperta chiudendolo, faceva esaurire l'acqua interna dalla garitta mandandola in sentina o pompandola fuori bordo, apriva la porta stagna e la valvola di allagamento, chiudeva la porta stagna dall'interno, apriva il portello della girolama, ci entrava dentro in piedi e si chiudeva all'interno. Dopo che la garitta si era allagata

la girolama galleggiando urtava leggermente il portello di coperta e riusciva ad emergere lentamente in superficie con la fine del salvataggio dell'ultimo uomo, facendo tutta la manovra da sè. Questa manovra di salvataggio è stata praticata varie volte durante le esercitazioni a 50, 60 e 80 m di profondità e si lasciavano degli uomini in camera siluri a testimonianza della prova riuscita. Queste operazioni venivano fatte anche nella camera siluri AV (di prora) sulla cui volta c'era il volantino per mollare la boa. Nelle due camere siluri vi era anche un manometro che segnava la profondità andando da 0 m fino a 200 m. 120 m era la profondità massima del collaudo di immersione del battello ed era segnata in rosso e le cifre da 120 a 200 in nero. Il manometro serviva per far capire all'equipaggio a quale profondità si trovavano nel caso in cui avessero avuto bisogno di essere salvati con la girolama. Dalla camera manovra prodiera si accedeva in un corridoio lungo due metri e mezzo e stretto (un metro di larghezza), a sinistra vi erano la murata e la porta in legno con chiusura a chiave e maniglia da cui si entrava nella cabina radio telegrafia e idrofonia, a destra un'altra murata e un'altra porta in legno dietro la quale vi era una cabina con due cuccette in legno mobili a due piani con materassi, cuscini e guardaroba. Lì vi alloggiavano i due telegrafisti, Zorzi e Perugini, due giovani volontari della mia stessa classe, 1919, che prestavano servizio dividendosi i turni di lavoro. Alla fine del corridoio vi era la sala nautica delle dimensioni di 4m per 4m e di 2,5m di altezza, al centro un grande tavolo in legno pregiato e lucidato dove si poggiava la carta nautica della zona di navigazione con tutti gli strumenti per tracciare rotte, rilevamenti, ecc. La sala nautica fungeva anche da mensa per il comandante e gli ufficiali di bordo. Proprio sotto il tavolo v'era un piccolo boccaporto lungo 1,5m e largo 80cm e sotto la camera batterie, con 120 batterie di grandi dimensioni (1m x 60cm x 40cm) e rettangolari, 60 per ogni lato, alloggiati in sentina (pavimento terminale del sommergibile) e collegati l'una con l'altra da grossi cavi elettrici per dare energia ai motori elettrici a propulsione durante la navigazione in immersione dando energia anche a pompe, compressori, rotopompe, illuminazioni interne, ecc. Dalla sala nautica andando verso prora si entrava in un altro corridoio di circa 7m e largo uno. Sul lato sinistro c'erano tre cabine: in una alloggiava il primo ufficiale comandante in seconda il tenente di vascello, il signor Ceccagi, in una il sottotenente ufficiale di rotta, il signor Doderò e nella terza il guardia marina ufficiale di rotta, il signor Castronuovo. A destra la cabina del comandante, il capitano di corvetta Livio Piomarta e a seguire la cabina del capitano ingegnere navale direttore di macchina (per i motori di bordo), di cui non ricordo il nome ma la sua fisionomia e la sua personalità sì, che fungeva anche come telemetrista in caso di combattimento con i nostri due cannoni 100/47. A seguire c'era la cabina con la toilette col wc con membrana stagna in gomma, valvola di esaurimento di acque nere con pompa con maniglia a mano. Alla fine del corridoio c'erano due porte stagne una di fronte all'altra e al centro sotto il pagliuolo si trovava la garitta con la girolama di prora. La garitta aveva una scaletta a pioli in ferro chiusa sopra da un portello stagno per l'uscita in coperta del personale che si trovava in sala nautica che in camera siluri AV. Poi a destra vi era la cucina con grandi fornelli e resistenza elettriche, grandi pentole in acciaio inox con coperchi ermetici con spessi vetri per controllare l'ebollizione ed evitare che il vapore del cibo cotto invadesse gli abitacoli del sommergibile. Di fianco gli stipetti con i viveri giornalieri presi dalle cassette della camera ausiliaria. Le due camere siluri erano uguali, avevano rotocompressori elettrici, 4 tubi lan-

cia siluri carichi, due siluri di riserva sotto il pagliolato, sulla volta il volantino col lungo vitone filettato inserito nella boa di soccorso, ai lati le due macchinette elettriche per governare i timoni orizzontali prodieri, il manometro di profondità che segnava fino a 200m di profondità (120 segnato in rosso e poi da 120 a 200 in nero) per dare indicazioni precise agli uomini che lì si trovavano se potevano essere salvati oppure no (a secondo di quanto profondo era il fondo marino su cui il sommergibile era poggiato). In caso di salvataggio tutto il personale della sala manovra, sala motori, alloggi comandanti e ufficiali doveva entrare nelle due camere siluri così come era stato assegnato loro nella tabella di bordo, dividendosi chi a poppa e chi a prora e iniziando le operazioni di salvataggio con la girolama. Al centro della camera siluri AV c'erano sistemati dei tubi smontabili micciati (fissati) nel pagliuolo e nel cielo delle stanze 16 brande, 8 per ogni lato a due piani con materassi, cuscini e senza lenzuola, ribaltabili e chiudibili verso l'alto. Lo stesso era per la camera siluri AD. Tutte queste brande, esclusi gli alloggi nelle cabine del comandante, dei 4 ufficiali e dei 2 telegrafisti, non erano sufficienti per tutto l'equipaggio di 7 sottufficiali, 40 sottocapi e comuni, in tutto 45 uomini, di cui durante la navigazione in tempo di pace in emersione ne restavano di guardia 18 (un terzo di equipaggio, sottufficiali, sottocapi, comuni, ufficiale di rotta e comandante): ne rimanevano 36 liberi di guardia e 36 brande disponibili per dormire. Quando si smontava di guardia ogni due ore per tre turni, quelli che smontavano prendevano il posto di quelli che montavano e potevano dormire per quattro ore, ma vestiti, pronti per il prossimo turno di guardia. Niente docce o bagni, tutta l'acqua si conservava nei serbatoi solo per bere e cucinare. Una missione in queste condizioni durava fino a 40 giorni e quando si rientrava nella base sommergibile nei porti assegnati nelle casermette degli equipaggi si facevano le dovute pulizie. Il mio primo giorno feci insieme agli altri giovani marinai e il nostromo le manutenzioni ai portelli degli intercapedini di coperta. La coperta era fatta di spesse liste di legno per rendersi antiscivolo e con la stessa direzione da poppa a prora, avvitate nei telai sottostanti in angolari in ferro, e con piccole fessure di 2 cm per permettere la fuoriuscita dell'acqua durante l'emersione. Queste fessure formavano le intercapedini (derivanti torpedini di profondità) che servivano anche a proteggere la parte superiore dello scafo che era a 60-80 cm dalla coperta: in caso di combattimento se il sommergibile veniva attaccato con torpedini di profondità questi scoppiavano sulla coperta proteggendo lo scafo sottostante. A poppavia e proravia della torretta, sulla coperta c'erano fissati due cannoni di 100/47. Lateralmente a destra e a sinistra sottocoperta ai cannoni c'erano due portelle che contenevano due riserve per ogni cannone in grossi tubi leggermente inclinati verso l'interno con la bocca più larga dove erano alloggiati in fori circolari come un vespaio 16 proiettili di calibro mm 100/47 decimi. Le porte delle riserve erano stagne e guarnite in gomma con chiusura coi i galletti (grosse viti con manici ovali, in bronzo). A proravia del portello della garitta scesa camera siluri AV c'erano 8 portelli chiusi quadrati di un metro di lato, al di sotto dei quali vi era una lancia di circa 4 m di lunghezza e un metro e mezzo di larghezza, in legno, con due scalmi e due remi legati nei banchi e con 6 alleggi filettati (tappi, i cui fori erano lunghi un pollice e un quarto e avevano 35 mm di diametro) in bronzo svitati e tenuti con catenelle fissate alle madere della piccola lancia per evitare che si perdessero durante le immersioni e che servivano per la fuoriuscita dell'acqua durante le emersioni. Quando il battello era in immersione la lancia si

riempiva d'acqua e si svuotava risalendo in superficie e prima di metterla in mare si avviavano i sei alleggi e si svitavano rimettendo al suo posto la lancia quando ci si imbarcava (la lancia non serviva per i salvataggi, in quanto troppo piccola a contenere tutti gli uomini dell'equipaggio, ma veniva usata per andare fino alla costa dove non erano disponibili barche di servizio, per esempio per arrivare fino ad una costa disabitata). Per la messa in mare si aprivano gli 8 portelli dal centro coperta ai due lati di coperta ed essendo il sommergibile in superficie si poteva mettere la lancia in mare a mezzo della stessa struttura in ferro che copriva la lancia. I suoi portelli erano tenuti da un lungo galeotto (trave in ferro) che longitudinalmente stava fisso e aveva all'estremità prodiera un auguglinotto in acciaio girevole con la stessa trave a all'estremità poppiera uno spinotto in acciaio smontabile. Questo galeotto diveniva un bico di alzata e messa in mare della lancia, aveva due paranchi con bozzelli in legno con cavi di manilla a sette fili ciascuno, uno si agganciava in un golfale dell'esterno poppiere della garitta da cui si scendeva nella camera siluri AV e l'altro bozzello si ingrillava nella testata del galeotto: alando il cavo tirante del paranco a 45 gradi diventava un bico di carico e scarico. L'altro paranco si ingrillava sotto l'estremità superiore del galeotto penzolante nel centro del battello dove si agganciava la bracatura già fissa nelle madere. Si alava il tirante alzando la lancia dalla sua insellatura in legno. Dopo l'alzata, tutto manovrato a mano dal personale di coperta (nostromo, nocchiere e marinai) si tirava una delle due ostine (cavi) legate nell'estremità alta dei due lati del galeotto (bico), girandolo fuoribordo con l'aiuto di spinta a mano. Si ammaina in mare la lancia dove si armavano i due remi eseguendo una piccola esercitazione di voga, poi si alava svitando gli alleggi insellandola nuovamente e rimontando il galeotto nel suo posto, chiudendo e sistemando tutto come era prima con spinotti e chiusure meccaniche a grilletto. Dopo la manutenzione ai portelli di coperta e alla lancia con le operazioni di alzata e riassetto, si ritornava alle casermette, esclusi gli uomini di guardia, per farsi la doccia nella baracca comune di 10m x 4 m collocata di fianco la nostra abitazione.

Penso e credo che, senza offendere, un comandante avrebbe spiegato tutto come in queste pagine ho spiegato io che non ho studiato e che ho imparato vedendo e ascoltando gli altri uomini a bordo.

Per tutti i sommergibili l'orario per la doccia era stabilito dalle 11,10 alle 11,20 e l'acqua veniva erogata da una centrale che era un vecchio dissalatore posizionato nella riva est del comando marina. In ogni baracca-doccia c'era un lungo tubo da un pollice lungo 10m e posizionato a due metri d'altezza e aveva dei fori nella parte inferiore. All'ora stabilita per le docce gli uomini correvano verso la baracca-doccia per non perdere il turno. Dopo la doccia ci si cambiava e a mezzogiorno si andava a pranzo nella mensa, quindi in sala ricreazione all'ombra per evitare il gran caldo, si ascoltava musica e notizie dall'Italia fino alle 18, quando si tornava in mensa per la cena e alle 19 al centro di guardia per la franchigia. Si arrivava in città tramite una motobarca della regia marina che dalla banchina nella nostra stessa zona militare vicino il palazzo del commissariato ci trasportava nella banchina di fronte la città che veniva chiamata la Perla del Mar Rosso. Aveva molti edifici nuovi, ristoranti, cinema, il bellissimo palazzo di poste e telegrafi, una bellissima villetta alberata e fiorita che ospitava il palazzo del governatore e tanti tanti bar. C'era un gran movimento di persone, con arrivo di navi da carico dall'Italia che sbarcavano merce varia

che veniva trasportata in Eritrea, in Etiopia e fino ad Addis Abeba con centinaia di autocarri tutti di marca O.M. e i vagoni ferroviari che da Massaua arrivavano fino alla capitale dell'Eritrea, Asmara. Oltre al movimento dei civili c'era un gran movimento di marinai del comando marina, delle navi da guerra di superficie, dei sommergibili e delle batterie di cannoni che erano in tutto il territorio di Massaua e che portavano benessere ai bar, ai ristoranti, ai cinema. Prima delle 22 di nuovo sulle motobarche per il rientro in caserma, quindi al centro di guardia per smarcarsi dal registro di uscita e dopo a dormire. La domenica niente lavoro, dopo la sveglia alle 6, il caffè e latte in mensa.

Venne il giorno della mia prima guardia a bordo, proprio di domenica a rilevare (dare il cambio) tre giovani marinai che avevano fatto la guardia notturna dormendo a bordo, facendo tre turni di guardia, uno dalle 18 alle 24 (la prima), l'altro dalle 24 alle 4 (la seconda) e il terzo dalle 4 alle 8 (la diana). I tre dovevano essere uno nocchiere o marinaio, uno elettricista in caso di guasti elettrici e uno era motorista, silurista o cannoniere. I turni si facevano una volta di giorno, una volta di notte e un giorno era libero, franco di guardia. Dopo l'alzabandiera delle ore 7 presi il posto di guardia dopo avere ricevuto la consegna della guardia smontata. Dovevo fare attenzione ad eventuali sabotaggi. Ormeggiati in banchina, si stava tranquilli essendo un porto militare, ma la santabarbara sotto il pavimento della camera manovra e le riserve dei cannoni e delle mitragliatrici erano da sorvegliare, infatti per ordine del comandante, per il troppo calore solare tropicale che picchiava sullo scafo del sommergibile, la santabarbara poteva surriscaldarsi. Nella santabarbara c'era un sistema di allarme: se suonava il campanello, in camera manovra si apriva una valvola pioggia. Questa prendeva l'acqua da una presa mare immersa nel fuoribordo e attraverso una tubazione la mandava a pioggia dentro la santabarbara raffreddandola ed evitando l'esplosione. Se suonava il campanello con la spia rossa voleva dire che il calore nella santabarbara aveva superato i limiti di tolleranza e allora si apriva una valvola d'allagamento allagando la santabarbara (locale munizioni) evitando l'esplosione col sicuro affondamento del sommergibile.

La guardia passò tranquillamente senza nessun problema. Il giorno successivo il furiere, il segretario di bordo, mi consegnò il libretto personale per la mia posizione di bordo:

Cassisa Mario. Timoniere verticale.

In caso franco di guardia al timone.

Posto di manovra sia di ormeggio che di partenza.

A prora col nostromo.

In posto di combattimento.

In caso franco di guardia al timone.

Nel cannone di poppa, provveditore di proiettili. Aprire il portello sinistro di coperta vicino il cannone e il sottostante portello stagno della riseretta dei proiettili e porgerli ai cannonieri.

Il posto di branda, nella camera siluri AD.

Venne il giorno dell'uscita in mare aperto. Sveglia alle 4 del mattino eseguita a voce solo nella nostra baracca da un sottufficiale del servizio di guardia della caserma dei nostri sommergibili. Alle 5 tutti a bordo mollando gli ormeggi, salpando l'ancora e partenza con i due motori diesel navigando a tutta velocità a 18 miglia orarie con rotta sud

est. Dopo poche decine di miglia da Massaua arrivammo nel piccolo Golfo di Zula, zona riservata alle esercitazioni dei sommergibili di base a Massaua. Iniziano le manovre. Fischio della sirena per la rapida immersione: immediatamente tutti coloro che si trovavano in coperta a poppa e a prora entrarono correndo dentro le garitte chiudendo i portelli con i volantini interni. Lo stesso fecero il comandante e gli ufficiali che si trovavano nella torretta nella plancia di comando chiudendosi all'interno della falsa torretta che portava alla camera manovra. Il motorista di guardia chiuse il portello della torretta scesa sala motori e contemporaneamente si spensero i motori diesel chiudendo le due valvole di intercettazione dei due collettori di scarico gas fuori bordo che si trovavano nei laterali nella punta estrema della poppa a livello del mare, in modo da evitare che con la rapida immersione le acque marine potessero entrare ed allagare l'interno dei due motori. Nello stesso tempo si disaccoppiarono i due assi porta eliche accoppiandoli automaticamente con i motori elettrici per la navigazione in immersione. La manovra rapida riuscì perfettamente: in quaranta secondi raggiungemmo la profondità di 40 metri. Con questa manovra mi battezzai sommergibilista, ma non provai nessuna forte emozione, come se facessi questo da sempre. Probabilmente a tranquillizzarmi fu la compagnia degli altri giovani marinai in camera siluri che non sembravano spaventati. Dopo la manovra di immersione si fece la posa sul fondo a 63 m di profondità insieme alle prove di silenziamento: fermammo i motori elettrici per il condizionamento e la purificazione dell'aria, per la cassa buldrok, rimanemmo senza rumori interni e la sola elettricità era usata per l'illuminazione nei locali. Simulammo la condizione in cui una nave nemica fosse sopra di noi, ascoltando con gli idrofoni la nostra posizione e stando in silenziamento. Gli idrofoni di allora non potevano intercettare la nostra posizione, non erano come i radar. Dopo un po' il comandante ordinò l'assetto del sommergibile: si alleggerirono le acque delle casse zavorra AD e AV e si misero in moto i due motori elettrici di propulsione delle eliche arrivando a quota periscopio a 14 m di profondità dalla carena alla superficie. Guardando dal periscopio dalla camera manovra si eseguì una esercitazione di lancio siluri simulati contro un rimorchiatore della regia marina che navigava a tutta velocità venuto appositamente per coadiuvare nelle operazioni di esercitazione. Poi si sentì suonare la sirena che comandava a tutti di prendere i posti da combattimento: tutto l'equipaggio indossò un salvagente in gomma sgonfio sotto le ascelle e chiuse sul petto (era un piccolo tubicino di 40 cm penzolante sul petto) che si poteva gonfiare soffiandoci dentro ed era stato collaudato per potere portare a galla anche la persona più pesante. Tutti quelli che come me erano franchi di guardia diventammo provveditori di munizioni ai cannoni, alle mitragliatrici per i cannonieri e i mitragliatori. Eravamo tutti in fila, il primo già pronto sulla scaletta in ferro a pioli delle garitte di prora e di poppa con le mani sui volantini interni pronti ad aprirli e ad uscire in coperta. I due mitraglieri erano già in fila nella garitta della sala motori in uscita sulla torretta poppiera. Nella sala manovra il comandante disinseriva la manetta elettrica del timone verticale per mandare il timoniere su nella falsa torretta inserendo quella esistente sotto la bussola elettrica, restando a poca distanza dalla plancia (ponte di comando) a portata di voce dal comandante che sedeva su una sedia di ferro con la spalliera e il fondo forati per la fuoriuscita dell'acqua dopo l'emersione. Sul lato sinistro sedeva l'ufficiale in prima. Un mitragliere ha le mani già sul volantino interno del portello dell'uscita in plancia seguito dal comandante, dal capitano ingegnere navale diret-

tore di macchina e direttore di tiro coi cannoni con il telemetro in mano e a seguire i due ufficiali di rotta con i binocoli al collo. Il sommergibile emerge rapidamente passando dai motori interni elettrici a quelli a combustione interna a gasolio a tutta forza avanti sviluppando una velocità di 18 miglia all'ora (circa 34 km all'ora). Subito dopo suonò la sirena che dava il permesso di aprire i portelli di coperta e di andare ai posti di combattimento correndo ai due cannoni e al portello in legno di coperta per aprire il portello della riserretta. Io ero destinato ad una riserretta e un altro marinaio all'altra. Se il cannone sparava con la bocca dritta era con l'otturatore a sinistra e viceversa. Oltre ai marinai destinati al cannone poppiero c'erano altri marinai destinati a quello prodiero. I primi ad uscire erano coloro che stavano nella camera manovra e cioè il comandante, il mitragliere, il direttore di tiro e gli altri ufficiali in quanto la torretta sopra la camera di manovra era alta tre metri e veniva su prima rispetto al resto del sommergibile. Subito il comandante prendeva il suo posto con il timoniere a portata di voce appena sotto nella falsa torretta. Il timoniere infatti restava nella falsa torretta e non governava il timone con la timoniera che era nella plancia perchè distante rispetto ai portelli di uscita. Si faceva così per non perdere tempo e rischiare di lasciare fuori il timoniere in caso di rapida immersione, come invece successe per altri sommergibili italiani e tedeschi. Ritornando alla mia posizione, io stavo alla riserretta passando il primo proiettile da 100/47 mm di diametro con capsula in ottone. Dei cannonieri uno stava seduto sul sellino che aveva due volantini, uno serviva per far girare il cannone e il cannoniere fino a 360 gradi insieme e uno per l'elevazione o l'abbassamento del cannone per prendere la mira, un altro cannoniere apriva e chiudeva l'otturatore e un terzo prendeva il proiettile che gli porgevo, lo inseriva nella camera di scoppio e l'addetto all'otturatore chiudeva l'otturatore e si faceva fuoco. Nella torretta il capitano direttore di macchina ingegnere navale fungeva anche da direttore di tiro: col telemetro in mano di 60 cm di lunghezza a tubo e 80 mm di diametro con vetri galileo di ingrandimento misurava la distanza del bersaglio ordinando ai cannonieri la traiettoria di tiro. Si fecero una serie di tiri di 6/8 colpi per ogni cannone su un bersaglio a due tre miglia da noi che era una zattera con due pali di 4 m che tenevano un telo rosso di 4m di lato e rimorchiato da un rimorchiatore con un cavo di 500 m della regia marina che procedeva a tutta velocità come noi. Alcuni colpi caddero vicino al bersaglio. I mitraglieri presero le mitragliatrici che erano posizionate nella garitta della scesa per la camera motori, li montarono rapidamente e li piazzarono lateralmente alla torretta a poppa. Fecero una serie di tiri colpendo anche il bersaglio che era una tela trascinata da un caccia aerei con un cavo di 300 m che continuava a girare su di noi all'altezza di 500-600 m. I mitraglieri erano classificati cannonieri, poiché in marina non esistevano mitraglieri classificati tali. All'improvviso venne suonata un'altra sirena per la rapida immersione e tutto fu rapidamente sistemato come prima. Perciò chiusi il portello stagno della riserretta delle munizioni e il portello di coperta, i cannonieri bloccarono i cannoni in posizione dovuta e i mitraglieri collocarono nuovamente le mitragliatrici nella garitta della scesa per la sala motori. Infine tutti di corsa ai portelli delle garitte da dove eravamo usciti, entrando uno dopo l'altro molto rapidamente fino all'ultimo uomo che si tirò a sé il portello chiudendolo col volantino interno. Lo stesso fecero il comandante e gli ufficiali di guardia entrando nella garitta della falsa torretta e giù in camera di manovra fino all'ultimo mitragliere che chiuse il portello con volantino interno scendendo in

sala motori. Contemporaneamente i motoristi fermavano i motori a nafta chiudendo i tubi di scarico gas nei due lati fuoribordo nella poppa estrema a contatto con la superficie del mare chiudendoli dalla sala motori a mezzo di due volantini, uno a sinistra e uno a destra, evitando che le acque si infiltrassero allagando l'interno dei due motori principali a combustione interna. Gli scarichi erano posti appena sotto la superficie del mare in modo che il fumo non fosse visto da navi nemiche in guerra. Quindi inserirono i due motori elettrici con i due assi porta eliche e in 40 secondi fummo a 38 m di profondità. La rapida fu eseguita dal personale di guardia in camera manovra, aprendo tutti i volantini a mano degli sfoghi d'aria di tutte e 4 le casse di zavorra di sinistra, le 4 a destra, la cassa rapida, la cassa di immersione e la cassa zavorra AD e AV che si riempirono immediatamente in quanto le portelle sottostanti erano state aperte in porto. Durante le esercitazioni o in caso di guerra quando si partiva le casse venivano lasciate sempre aperte per non perdere molto tempo ad aprirle in caso fosse stata necessaria una rapida immersione, lasciando chiusi gli sfoghi d'aria in coperta per non far infiltrare l'acqua nelle casse... era come immergere una bottiglia vuota nell'acqua sottosopra: la bottiglia non si riempie per via dell'aria che contiene. Lo stesso era per il sommergibile: aprendo le valvole degli sfoghi d'aria con la pesantezza della struttura che pressava le acque, queste potevano entrare con violenza e velocità nelle casse esterne dello scafo riempiendole rapidamente imbarcando da 900 a 1200 tonnellate di acqua. In questo modo il sommergibile si riempiva inabissandosi. Il comandante prendeva il comando appena sceso dal ponte di comando della torretta facendo fermare la rapida a 42 m di profondità e ordinando l'assetto orizzontale del sommergibile ed inviando una percentuale di aria compressa a mezzo di tubi alle casse. Procedemmo quindi a due miglia all'ora per l'esercitazione di agguato, consumando poche energie elettriche. Terminarono le esercitazioni di guerra di emersione con cannoni e mitragliatrici e furono massacranti: tutto l'equipaggio era a petto nudo e con i soli pantaloncini corti e sandali senza calze e sudando continuamente per il gran caldo tropicale. Anche nei locali interni dopo l'immersione il caldo era insopportabile incrementato dalla presenza dei due motori che rilasciavano il calore dopo essere stati fermati che si espandeva in tutti i locali interni anche perché tutte le porte stagne erano state aperte per le operazioni di esercitazione e il calore si espandeva più facilmente. In più l'impianto di condizionamento non arrivava a raffreddare tutti i locali. D'altra parte anche il cuoco faceva la sua parte e si sacrificava a cucinare per tutti davanti ai fornelli. Ebbe il coraggio di cucinare spaghetti con burro e parmigiano di gran qualità e un secondo di tonno sott'olio d'oliva con contorno di peperoni e galletta al posto del pane. Come frutta, albicocche sciroppate, tutti alimenti in scatola, eccetto la pasta che fu servita con un grande piatto tipo casalingo a mezzogiorno in punto. Sottufficiali, sottocapi e comuni tutti in camera siluri AD e AV col piatto in mano, solo il comandante e gli ufficiali pranzavano seduti sulle sedie nella sala nautica che diventava sala da pranzo e il suo tavolo adibito per il pranzo. Pranzammo tranquilli in immersione e intorno alle 14 venimmo in superficie aprendo tutti i portelli di scesa nelle camere siluri AD e AV, nella sala motori e camera manovra e disaccoppiando i due motori elettrici e accoppiando i due a diesel procedendo a 18 miglia orarie in direzione per Massaua, a nord. Alle 16 arrivammo nel porto militare, zona esclusivamente riservata ai sommergibili e alla navi da guerra di superficie. Fu dato fondo all'ancora e ci ormeggiammo fissan-

do la passerella passata da terra. Tutti a terra esclusi gli uomini di guardia, un sottufficiale e sei comuni che sarebbero sbarcati alle 8 del giorno dopo. Si concluse così una esercitazione di guerra e noi giovani, ingenui, non pensavamo lontanamente alla guerra e a quello che ci aspettava, non si commentò neanche l'esercitazione appena conclusa, ritornammo lucidi e tranquilli nei nostri dormitori rifugiandoci all'ombra per il sole ancora cocente. Le esercitazioni venivano fatte per tutto il mese di aprile e quello di maggio, due volte la settimana e duravano da 8 a dieci ore. Alla fine del mese di aprile il furiere segretario di bordo effettuò la paga mensile per tutto l'equipaggio. Percepì la mia prima paga di 340 lire. La paga per i sommozzatori era di 400 lire e di 300 lire per i marinai comuni destinati a terra comando marina, stazioni segnali e batterie navali e antiaerei. Il mio primo pensiero fu quello di mandare tramite vaglia raccomandata per via aerea 300 lire a mia madre dall'ufficio postale di Massaua. Trattenei 40 lire per le compere di francobolli, buste, saponi, dentifricio, ecc. e per andare fino all'ufficio postale. Dato che le motobarche erano affollatissime di marinai in franchigia che aspettavano di essere trasportati fino all'altra sponda io e altri giovani marinai decidemmo di andare a piedi, uscendo dal posto di blocco e mostrando all'ufficiale di guardia il permesso di libera uscita. La strada asfaltata iniziava dal comando marina e si inoltrava verso ponente costeggiando a sinistra il mare della baia porto naturale di Massaua e proseguendo a sinistra a forma di ferro di cavallo fino a Massaua. La strada era circa tre km ma per noi così giovani fu un boccone. A circa 400 m dal posto di blocco sulla destra incontrammo una piccola salina con molte caselle simmetricamente ordinate che formavano un grande rettangolo di 800 m di lunghezza e 200 di larghezza con la caselle separate da bassi tufi simili alle nostre saline di Trapani. E come se fossi a Trapani incontrai un trapanese che fungeva da curatolo (capo salinaio che governava la salina) con altri salinai eritrei. Le saline erano senza mulini e senza caselle di alimentazione poiché la salina essendo sotto livello del mare non ne aveva bisogno: durante l'alta marea l'acqua entrava grazie ai molti sottopassaggi e canaletti che passavano sotto la strada e riempivano le caselle ad un'altezza stabilita dal curatolo che apriva e chiudeva le portelle dei canaletti a secondo della necessità. Il curatolo trapanese mi spiegava che durante l'anno si facevano molti raccolti di sale perché il sole essiccava velocemente e diceva anche che nello Yemen fuori lo stretto di Perim a Aden nell'oceano Indiano c'erano altri due trapanesi, un curatolo e un vice curatolo perché le saline lì erano molto grandi. Ma sia a Massaua che ad Aden il sale era troppo amaro poiché le acque tropicali erano più dense rispetto a quelle del Mediterraneo. Lasciammo la salina e proseguimmo lungo la strada a ferro di cavallo avendo sempre a sinistra il mare. Incontrammo il villaggio di Otmulo e continuammo imboccando la strada pontile a palafitte in cemento armato sul mare entrando così in città. Massaua anticamente era un'isola di madrepora rocciosa che stava a due tre metri sopra il livello del mare con l'alta marea. Nel 18° secolo l'Italia conquistò l'Eritrea e costruì questa bellissima città con il suo bellissimo porto con i lunghi banchinamenti e sull'altopiano montagnoso la capitale Asmara con la linea ferroviaria che collegava le due città. Entrando in città il primo edificio che vedemmo fu il palazzo del governatore dentro ad una bellissima villa col giardino e a seguire vedemmo altri edifici bellissimi, compreso l'ufficio poste e telegrafi e le banche, bar, cinema, ristoranti, ecc. Dopo avere spedito le 300 lire a mia madre visitammo la città ed entrammo in un bar a prendere il tè col limone. La città era pulitissima e rimasi stupi-

do di vedere passare un autocarro della nettezza urbana che girava per la città con bidoni in lamiera in ferro con i coperchi in alluminio puliti dipinti da sostituire con quelli sporchi. Girava senza fare rumore, non con motori a nafta ma con motori elettrici con batterie e accumulatori contro l'inquinamento della città e per assicurare la quiete ai cittadini che nel pomeriggio facevano la siesta. Si aveva gran rispetto per la gente e per la città e addirittura gli autocarri a nafta che trasportavano le mercanzie provenienti dall'Italia si fermavano prima di giungere in città. Trascorso il tempo della libera uscita si rientrava con la motobarca nella banchina del commissariato, ad una settantina di metri dal nostro dormitorio. Trascorso maggio percepii la mia seconda paga di 400 lire e 300 li mandai a mia madre, verso cui era sempre rivolto il mio pensiero e non le facevo mai mancare la mia posta per via aerea. Arrivò giugno. Proprio il primo giorno del nuovo mese iniziarono dei lavori massacranti e senza tregua per il gran caldo e lavorando anche il pomeriggio. Si iniziò a smontare e sbarcare tutte le brande con tubi a candeliere delle tenute delle stesse brande, si aprirono i boccaporti stagni di poppavia e della garitta della camera siluri AD e il boccaporto della garitta della camera siluri AV e si portarono fuori le brande per trasportarli nel grande magazzino terriero. I boccaporti a cerniera avevano grandi galletti in bronzo che alloggiavano sotto la coperta con grosse guarnizioni in gomma che lasciavano un'apertura di due metri di lunghezza e un metro di larghezza che servivano per entrare e uscire i siluri dalle due camere siluri AD e AV a mezzo di una gruetta a bico con un arganello meccanico con maniglia a mano con il tamburo avvolto in un cavo d'acciaio nella parte inferiore e nella parte superiore in cima alla gruetta un bozzello con una puleggia con il cavo in acciaio penzolante con grillo. Diveniva un bico di forza che stava inclinato a 30 gradi tenuto dall'amante (cavo in acciaio) ingrillato con una estremità nella testata superiore del bico e l'altra in basso nella testata della garitta camera siluri uscente in coperta. Le due ostine laterali (cavi) erano ingrillate nella testata alta del bico per tirarlo e farlo girare tra il fuori bordo e il dentro bordo per imbarcare il siluro della betta (zattera) che li trasportava, con una cinghia meccanica si ingrillava il siluro fuori centro che rimaneva inclinato a 45 gradi con la testata esplosiva verso il basso per facilitare l'entrata nel boccaporto delle camere siluri. Un'altra cinghia meccanica montata nel centro preciso del siluro dal basso della camera siluri si ingrillava con il cavo in acciaio del carro ponte elettrico che era montato nei binari del tetto della camera siluri. Dalla gruetta bico di coperta ammainavamo il cavo in acciaio e il siluro rimaneva sospeso in posizione orizzontale dopo averlo ingrillato con la cinghia. Manovrando il carro ponte che era scorrevole nei binari del tetto si inoltrava dentro il tubo di lancio siluri o nella sentina sotto il pagliolato per riserva. Il lavoro era obbligato e si eseguiva con l'apertura e la chiusura dei boccaporti, in quanto le garitte erano solamente per l'entrata e l'uscita dell'equipaggio dalle camere siluri e dei viveri di bordo per le loro dimensioni. Il giorno dopo, il 2 giugno 1940, fu una data che non dimenticherò mai. Il caldo era asfissiante e terribile, il sole tanto cocente che con i suoi 50 gradi, e oltre (all'ombra il termometro segnava 45 gradi), stava facendo evaporare pure l'acqua nel sottosuolo, la terra era aridissima e si vedevano emanazioni di calore dalla terra stessa. Sudavo continuamente e questo mi aumentava la sete e io pensai che il detto arabo "la morte arrivò a Massaua e morì" era proprio vero. Gli indigeni e i nativi soffrivano, figuratevi come stavamo noi europei. Era un altro giorno di duro lavoro, si doveva ridipingere di nero tutta l'opera

morta dello scafo, cioè la parte dello scafo che sta fuori dall'acqua, compresa la torretta. Il lavoro veniva fatto utilizzando una piccola zattera in legno che girava tutto intorno al sommergibile, lavoravo a dorso nudo, con i soli sandali e ormai la pelle del corpo si era annerita ed ambientata al clima, ma la sofferenza del caldo e della sete regnava su di noi. Inoltre il nostromo mi diede l'incarico di fasciare con il comando catramato (grosso spago in canapa catramato) gli corrimano in ottone delle due scalette che dalla coperta salivano sulla torretta nascondendo la lucidità dell'ottone e allo stesso tempo per rendere meno scivolosa la presa delle mani durante le rapide manovre su e giù per le scalette. Il 2 giugno era la festa dello Statuto del Regno d'Italia, ma per noi non ci fu festa. Dal commissariato viveri e vestiario della nostra zona arrivò un autocarro pieno di cassette di viveri secchi e di bottiglie delle dimensioni di 40 cm di lunghezza e 25 cm di altezza e larghezza in modo che potessero agilmente passare dalle garitte quando i due boccaporti imbarco siluri erano chiusi. Tutti noi, marinai comuni, a passamano portavamo le cassette dalla banchina pontile alla passerella, alla coperta, alla garitta e poi fino alla camera ausiliaria caricando i viveri sistemandoli riempiendo tutto il lato dritto della stessa camera ausiliaria fino a latta (fino al tetto). Lavoravamo tutti a dorso nudo, solo con i pantaloncini e i sandali sotto il sole cocente e il sudore scendeva dal mento come se avessimo aperto un piccolo rubinetto. Fino al giorno 8 fu veramente una settimana terribile, lavorando sotto il sole asfissiante tutto il giorno. Tutta questa fretta, queste premure, tutto questo lavoro e questo correre non fu capito da noi giovani marinai, non pensavamo neanche lontanamente alla guerra, eravamo dei poveri ingenui che pensavano che la vita militare fosse tutta lì e che quello che stavamo facendo erano le normali operazioni di un equipaggio di sommergibili e navi da guerra. Dopo il lavoro mattutino che si svolgeva dalle 6 alle 10, 45 per essere pronti alle 11 per la doccia comune a metà banchina pontile dove era ormeggiato il Ferraris con mia grande sorpresa incontrai mio fratello Francesco. Ci abbracciammo con grande emozione. Lui era imbarcato come marinaio nella motonave da carico Arabia della società Lloyd triestina che faceva viaggi con la linea marittima partendo da Trieste capolinea e sede della società e proseguendo toccando i porti di Messina, Alessandria d'Egitto, Gidda in Arabia Saudita, Massaua, Assab (ultimo porto in Eritrea) e poi fuori lo stretto di Perim nell'oceano Indiano fino a Bombay, Singapore fino all'estremo oriente, Cina e Giappone e ritorno caricando e scaricando merci di ogni tipo. L'abbraccio durò pochi minuti perché fu costretto a ritornare a bordo perché il suo equipaggio aveva già finito di scaricare le merci e in giornata stessa sarebbero dovuti ripartire per Assab. Con tutto quel lavoro durante questa prima settimana di giugno non avemmo un attimo di respiro. Dopo il lavoro pomeridiano il primo ufficiale, il signor Ceccagi, ci comunicò che il giorno dopo tutto l'equipaggio avrebbe dovuto presentarsi a bordo all'alba, alle 4, con la sola coperta e gli indumenti personali, niente zaini e niente corredo. Il giorno dopo alle 2 si presentò nella nostra baracca il sottufficiale del corpo di guardia della nostra caserma sommergibili dove facevamo servizio diurno e notturno, nel centro zona della caserma che era una piccola baracca con una tettoia e dentro una scrivania e un grosso orologio meccanico appeso ad un palo. Il corpo di guardia era composto di 4 persone, tre comuni e un sottufficiale e aveva il compito di sorvegliare la zona interna della caserma, registrare i nomi di chi usciva e hi rientrava dalla franchigia. Il sottufficiale era lì per svegliarci ed essere a bordo prima che suonasse la trom-

ba, entrò nella nostra baracca, accese la luce e ci svegliò a voce. Tutti a bordo, con una coperta, pochi indumenti intimi e una asciugamani. Alle ore 4 si lasciarono gli ormeggi, si salpò l'ancora e si partì con destinazione ignota uscendo dall'imboccatura del nostro porto militare e quella del porto di Massaua che erano uno accanto all'altro. Passammo dal Golfo di Zula, la nostra zona di esercitazioni, con i due motori diesel a tutta forza avanti navigando in superficie a 18 miglia orarie con un mare calmissimo e un gran caldo a bordo provocato dal calore emesso dai motori e dal sole già caldo del mattino. Navigammo costeggiando la costa orientale della nostra Eritrea. Alle 8 ci servirono il latte e il caffè con una gallettina e a mezzogiorno per il pranzo spaghetti con burro e parmigiano e per secondo tonno sott'olio d'oliva con peperoni sott'olio con gallettina e albicocche sciroppate in scatola. Alcune ore dopo il comandante ci avisò che quella non era un'uscita in mare per esercitazione ma una missione di guerra, in quanto l'Italia aveva dichiarato guerra alla Francia e all'Inghilterra e la guerra cominciò il 10 giugno 1940 alle ore 00.00 con l'orario solare del meridiano di Greenwich. Il meridiano va dal polo sud al polo nord attraversando l'osservatorio astronomico nel villaggio di Greenwich, a pochi km a nord dalla capitale dell'Inghilterra, Londra. Il meridiano zero divide l'occidente dall'oriente (levante da ponente) e si può vedere in tutte le carte geografiche che sono divise in meridiani e paralleli iniziando dal meridiano zero a 180 primi a levante e da zero a 180 primi a ponente (anche il meridiano 180, come il meridiano zero, divide la sfera terrestre in due parti, attraversandola da nord a sud, oriente ed occidente, emisfero est ed emisfero ovest - mundi facies). Dunque scattata l'ora giusta, noi eravamo in guerra, così ci disse il comandante, proprio il 10 giugno, festa della Regia marina, festa d'arma istituita nel 1939 dagli ammiragli e governo a ricordo e commemorazione della fulgida impresa del capitano di corvetta Luigi Rizzo a capo di una sezione composta dal mas15 (grosso motoscafo silurante) e dal mas21 comandato dalla guardia marina, aspirante ufficiale Aonzo, conclusa con l'affondamento a mezzo di siluri nel corso del primo conflitto mondiale a largo di Premuda, nel mare Adriatico, della grande corazzata austriaca Szent Istvan (Santo Stefano). Con l'entrata in guerra non ci accorgemmo neanche che era festa e navigavamo sempre col mare calmissimo. Alle 18 la cena servita con i viveri secchi, galletta, sardine e peperoni sott'olio d'oliva e albicocche sciroppate, tutti viveri in scatola. I turni di guardia con ufficiali, sottufficiali, motoristi, elettricisti, personale in camera manovra e timonieri si susseguivano con due ore di guardia e quattro di riposo. Si adoperarono le coperte stendendole in due a coprire il pagliolato delle due camere siluri (dato che avevamo smontato le brande), tutti quelli franchi di guardia vi prendevano posto sopra e ci dormivamo alternativamente a seconda di chi montava di guardia e chi smontava. A questo servivano le coperte, a dormire sopra e non a coprirci dato che faceva un gran caldo provocato dai due motori diesel e l'asciugamani non serviva per asciugarci il viso dopo avere fatto la barba, ma a tenerla continuamente sul collo per asciugare il continuo sudore. L'acqua a bordo serviva solo per bere e cucinare e non farsi la barba o lavarsi. In caserma, al ritorno, avremmo fatto tutte le pulizie personali. Si fece notte e continuammo a navigare in superficie con fari di via e coronamento spenti, come si naviga in tempo di guerra, e per raggiungere la zona di agguato stabilita dall'ammiragliato si doveva forzare (passare) lo stretto di Perim lasciando il Mar Rosso ed entrando nell'Oceano Indiano. Erano le 2,35 del 10 giugno 1940. Ore 2,35 avanti delle ore 00 del meridiano di

Greenwich in quanto il meridiano che passa da Massaua è il 38°, 55° est e il parallelo è il 15°, 12° nord: essendo ogni meridiano composto da 15 primi corrispondenti a 900 miglia marine e ad un'ora di differenza rispetto a Greenwich, il 38°55' meridiano comporta una differenza d'orario doppia di due meridiani, 2 h e 35', questo vuol dire che il sole passava da Massaua due ore e trentacinque minuti prima rispetto a Greenwich. Entrammo ufficialmente nel secondo conflitto mondiale di fianco alla Germania e al Giappone. Eravamo in prossimità dello stretto di Perim e il comandante ordinò a tutto l'equipaggio di indossare salvagente poiché stavano entrando in una zona militare e presumibilmente minata. In caso di guerra, la navigazione in emersione avveniva con i soli due portelli alti della torretta aperti, quelli per la scesa camera manovra e per la sala motori, per far entrare l'aria e raffreddare il calore prodotto e accumulato dai motori, gli altri portelli di coperta scesa camera siluri AV e AD rimanevano chiusi per non perdere tempo in caso fosse stata necessaria una rapida immersione. L'ordine al personale che si trovava nelle due camere siluri, liberi o di guardia, di tenere aperte le due porte stagne delle garitte di uscita di coperta. Tutti gli uomini dovevano stare uno dietro l'altro in fila indiana e il primo doveva essere pronto con le mani sul volantino interno del portello in caso di emergenza ad uscire in coperta nel caso in cui il sommergibile fosse stato colpito da una mina. Tutti gli altri dovevano stare in fila indiana, uno addosso all'altro ad aspettare che lo stretto di Perim fosse forzato. In caso di urto con una mina tutti gli uomini avrebbero dovuto gettarsi dal sommergibile in mare e nuotando allontanarsi il più velocemente possibile per non essere risucchiati dallo scafo in affondamento. Infatti, quando un sommergibile viene colpito, non c'è scampo, perde l'assetto e affonda, sia di poppa che di prua, a seconda di come viene colpito: se l'urto si ha nella murata può affondare molto inclinato (allatato) in pochi minuti per la sua pesantezza, in quanto lo scafo è quasi tutto immerso e questo perché in questo modo in caso di immersione la manovra può effettuarsi molto velocemente. In un sommergibile oceanico o costiero in emersione la coperta della estrema poppa è solo 50 cm fuori dalla superficie del mare. Addirittura lo scafo poppiero è sotto la superficie del mare e la prora è ad appena due metri e mezzo sopra, compresa la coperta che è ad un metro. Lo scafo completo sta immerso a più di 5 metri. Come vollero Dio e la Madonna di Trapani forzammo lo stretto di Perim e la zona presumibilmente minata. Dopo alcune ore di navigazione col buio fitto della notte, prima dell'alba raggiungemmo la nostra zona di agguato a poche decine di miglia da Aden, nello Yemen, nell'oceano Indiano. All'improvviso il comandante e le vedette avvistarono due caccia torpediniere nemici inglesi che procedevano a fari spenti verso di noi, prora contro prora, e dato che per la loro posizione e la possibilità di essere speronati non c'era tempo di silurarli il comandante suonò all'interno, dalla camera manovra, la straziante sirena premendo il bottone a portata di mano rispetto al sellino dove stava seduto sul ponte di comando e iniziò la prima vera rapida immersione di guerra. La manovra fu eseguita con grande velocità dal personale di guardia nella camera manovra e dagli uomini di vedetta che entrarono immediatamente nei portelli di scesa sala motori e camera di manovra chiudendo dietro di sé i portelli. In trenta secondi eravamo a 32 metri di profondità e continuammo a scendere regolandola fino ad adagiarsi sul fondo del mare a 93 metri, lo scafo si inclinò di 5 gradi a dritta e noi eravamo convinti che il nemico non ci avesse visto, dato che eravamo molto bassi e tutto il nostro scafo era stato dipinto di nero

per mimetizzarci col buio della notte. Noi invece avevamo potuto vedere loro per via della struttura alta, e fu come se nel buio della notte avessimo avuto un appuntamento con gli inglesi e loro fossero lì ad aspettarci. il termine "regolata" si riferisce al fatto che la manovra rapidissima viene fatta ad una velocità massima (32 metri in 30 secondi sono un metro in meno di un secondo): se il comandante no regola la manovra si rischia che il battello nella sua scesa sbatta contro il fondale marino provocando danni allo scafo e alle batterie. In quella improvvisa rapida manovra successe che l'elettricista di guardia si dimenticò di intercettare gli sfoghi dell'estrattore gas sala batterie e accumulatori elettrici. La condotta in uscita nel grigliato a saracinesca nel laterale destro della torretta si chiudeva a mezzo di un volantino, la sua mancata chiusura provocò pertanto un parziale allagamento della sala batterie che a contatto con l'acqua marina provocò la fuoriuscita di cloruro. Ci si accorse dell'incidente in quanto dal boccaportino della sala batterie sottostante il tavolo del quadrato ufficiali, quello che fungeva anche da tavolo da pranzo per gli ufficiali, era aperto e da lì si espandevano gas di cloruro in tutti i locali, i cui portelli erano aperti per equilibrare il sommergibile e creare la giusta compensazione alla pressione esterna che era di circa dieci kg. Fu proprio il fetore del gas a mettere in allarme così tempestivamente, il volantino fu intercettato fermando l'entrata dell'acqua ed evitando l'allagamento della sala batterie che ci avrebbe lasciato senza energia elettrica nel fondo del mare. Il comandante diede dunque ordine di indossare le maschere antigas in dotazione col salvagente e di attivare l'impianto elettrico della cassa buldrok per la purificazione dell'aria. Questa cassa era installata nella camera ausiliare, con un grande estrattore per l'aria con motore elettrico silenzioso aspirando l'aria e soffiandola per mezzo della tubazione avente 60 mm di diametro che attraversava le paratie stagne di tutti i locali. Nello stesso tempo filtrava l'aria dei locali attraverso 4 cassette rettangolari di 35 cm d'altezza, 25 di larghezza e 15 di lunghezza con un foro di 60 mm per ogni fondo dove si inserivano i boccalini degli aspiratori; ogni cassetta conteneva un composto chimico simile al sale marino raffinato e per ogni aeratore vi erano 4 cassette in modo che dalle cassette entrava l'aria aspirata dai locali che veniva depurata e riportata nei locali purificata. Ogni locale possedeva due o 4 gruppi di aeratori con quattro cassette inserite in ogni aeratore e in un'ora l'aria tornò ad essere pulita. prima di mettere in moto l'impianto di purificazione dell'aria hanno chiuso il boccaportino sotto il tavolo della sala nautica da dove era uscito il gas di cloruro. Dopo il sanamento dell'aria il comandante ordinò di aprire una valvola con manometro del grande gruppo di bombole ad aria compressa e di erogare circa un kg e mezzo per tutto lo scafo interno per sopportare la pressione esterna esercitata dal mare a quella profondità. Quella pressione all'interno dello scafo danneggiò momentaneamente il nostro fisico in quanto sembrava una morsa che ci stesse schiacciando il torace e le tempie, poi ordinò che fosse aperta un'altra valvola di ossigeno del grande gruppo bombole d'ossigeno pressato nelle stesse e tutto tornò alla normalità. Infine il comandante fece fermare tutti gli impianti elettrici per stare in silenziamento. Per tutto il 10 giugno e per il giorno dopo, i due telegrafisti, Zorzi e Perugini, si scambiarono i turni ogni due ore, ascoltando con l'idrofono i continui rumori provenienti dai due caccia torpedinieri inglesi che pattugliavano sopra di noi. Tuttavia non furono gettate bombe subacquee e le ipotesi erano due: o non si erano accorti di noi, pur sapendo che in quella zona doveva esserci un sommergibile italiano, oppure non avevano a bordo

le bombe, in quanto tenerle in coperta è sempre un rischio perché col calore solare tropicale avrebbero potuto scoppiare. Rimanemmo sul fondo fino al giorno 11 e i due telegrafisti non ricevevano più segnali dai caccia ma di un motoscafo. In tutto quel tempo noi ce ne stavamo distesi sul pagliolato a sonnecchiare ed aspettare e regnava il silenzio tranne per un rumore continuo e costante, un cigolio proveniente dal timone e dalle due lunghe viti, forse a causa della corrente sottomarina che investiva lateralmente lo scafo e che provocava piccoli laschi che il timone scaricava nei cigolii che sentivamo provenire dal settore del timone collocato nell'estrema fine poppiera della camera siluri AD dove alloggiavo quando ero libero di guardia al timone. Io come tutti i miei compagni me ne stavo disteso sul pagliuolato con la testa poggiata sul salvagente gonfio d'aria che fungeva da cuscino e nelle mie orecchie cominciai a sentire come in un mistero la musica, lontana e sottilissima, tradizionale funebre dei Sacri Misteri di Trapani, ma non poteva neanche essere telepatia perché eravamo in giugno e non era Pasqua, forse la mia immaginazione, ma ascoltavo quella musica così reale e così sottile, come se fossi lontanissimo dal luogo in cui si stava suonando, questo è un mistero che tuttora non riesco a spiegarmi. Forse fu la continua pressione esercitata su di noi. Mentre ce ne stavamo sdraiati dal tetto delle camere siluri e motori dalla parte in cui le lamiere erano a nudo senza pannelli di copertura iniziò a gocciolare dell'acqua che forse era dovuta al fatto che per due giorni si era accumulato tanto calore che ora cominciava a raffreddare. Continuavano a caderci addosso gocce d'acqua e dopo un po' ci abituiamo, non sapevamo se era dovuto alla pressione esterna del mare o dal respiro di 52 persone e da un lato quelle gocce ci davano fastidio e dall'altro benessere perché ci rinfrescavano dal calore interno del locale. Eravamo in attesa che in superficie non si sentissero più rumori di eliche e la vita trascorrevamo molto lentamente. La mattina alle 8 il solito caffè e latte con un pacchetto di gallette, a mezzogiorno e la sera i soliti piatti freddi, galletta con sardine o tonno sott'olio d'oliva e frutta sciroppata, non si poteva cucinare per non far aumentare il calore e per risparmiare energia elettrica che avrebbe potuto servire in caso di emergenza. Inoltre le batterie servivano per la navigazione in immersione, ma noi non potevamo navigare in immersione per via dell'allagamento che c'era stato in precedenza. Dopo l'incidente con la silenziosa pompa elettrica generale di assetto battello avente una valvola apri e chiudi nel collettore generale della camera manovra venne aspirata l'acqua dal tubo di aspirazione della sentina della sala batterie per mandarla fuoribordo e asciugare la sala batterie. Per tornare a Massaua dovevamo tornare in superficie dando aria compressa senza l'ausilio dei motori elettrici, quindi avremmo dovuto navigare notte e giorno in emersione col rischio di essere visti ed attaccati dai nemici. Il giorno 12, verso le 21 circa, i due telegrafisti diedero assicurazioni che sopra di noi non ci fossero unità nemiche e il comandante decise di riemergere dando l'ordine di dare aria compressa dal grande gruppo di bombole a tutte le casse di zavorra piene d'acqua soffiandole fuori bordo da dove erano entrate con gli sportelli aperti. Le casse 1, 2, 3, 4 di sinistra, quelle di destra, la cassa emersione, cassa rapida e zavorra AD e AV ricevettero aria e noi iniziammo una lenta risalita. Noi guardavamo il manometro che segnava la profondità di 93 metri ma non eravamo spaventati in quanto avevamo già vissuto quest'esperienza, sebbene solo per poche ore, durante le esercitazioni nel golfo di Zula. Avevamo grande fiducia nel nostro comandante capitano di corvetta Livio Piomarta. Inoltre il nostro spirito di coraggio di giovani ci

dava sostegno, tuttavia non vedevamo l'ora di tornare in superficie. Oramai la nostra prima missione di guerra era terminata prima di iniziare, dovevamo tornare a Massaua per la riparazione alle batterie che erano inutilizzabili. Avevamo l'illuminazione interna grazie alle batterie di riserva e mentre che il comandante faceva dare aria all'emersione il manometro cominciò a segnare la risalita, prima poche decina di cm, poi segnò quota 90, ma improvvisamente il battello tornò ad adagiarsi sul fondo del mare a 93 m di profondità. La manovra fu ripetuta nuovamente ma a 90 m il battello ritornava giù. A questo punto pregai, in silenzio pregai la Madonna di Trapani e promisi che se fossi tornato a Trapani sano e salvo dopo la guerra avrei sposato una ragazza orfana e povera come me. La terza volta il comandante diede un colpo d'aria in pieno a tutte le casse e iniziò un rapida risalita, noi guardavamo il manometro e a quel punto capimmo che era fatta, ma rischiammo di rimanere in fondo al mare seppelliti vivi per l'eternità senza aria e forse le mie preghiere a qualcosa erano servite. Di sicuro a salvarci fu la prontezza del comandante che seppe dosare bene l'aria a disposizione e secondo l'idea che ci eravamo fatti la causa del fallimento dei primi due tentativi era l'accumulo di sabbia che le correnti sottomarine avevano prodotto in quei due giorni e che per questo eravamo seppelliti, per cui occorreva più potenza per scrollarci di dosso la sabbia. Mentre eravamo laggiù il mio pensiero tornò ai miei 18 anni, prima di andare in guerra e nella mia memoria leggevo sul Giornale di Sicilia la notizia di due sommergibili. Uno era francese ed era dislocato a Gibuti, nella Somalia francese, a qualche centinaio di miglia dalla nostra attuale zona di agguato, e durante un'esercitazione di immersione fu dato disperso in quanto non risalì più e non fu trovato dai soccorritori. Allora la fantasia del giornalista spiegava che probabilmente il sommergibile era finito dentro una grotta sottomarina da cui non riuscì più ad uscire e l'ipotesi era avvalorata dal fatto che non furono trovate neanche le boe di soccorso che il sommergibile manda quando non può risalire per chiedere aiuto tramite alfabeto morse attraverso la luce bianca della lampada accesa e col telefono all'interno del portellino stagno col quale si comunica col comandante e col personale dell'altro sommergibile. Secondo me le boe non furono ritrovate perché rimasero bloccati i lunghi vitoni che le sostengono arrugginandosi per la mancata manutenzione col grasso e quindi non poterono svitarle dai volantini del cielo delle due camere siluri e inoltre pensai che fosse successo quello che stava accadendo a noi e cioè che durante l'esercitazione di silenziamento, rimasero troppo a lungo in immersione, le correnti sottomarine li seppellirono e non poterono riemergere perché terminò l'aria compressa. L'altra notizia riguardava un sommergibile inglese che rimase a 70 metri di profondità a largo delle coste della Cornovaglia. Questa volta il sommergibile in difficoltà riuscì a mettersi in contatto con una nave da guerra inglese che era in superficie. I tecnici allora programmarono una operazione di recupero del sommergibile e dell'equipaggio a mezzo di grandi cassoni d'aria compressa con brache in grossi cavi d'acciaio con l'ausilio di palombari di allora che si immergevano con un tubo di gomma montato sull'elmo che mandava aria proveniente da un compressore che si trovava sulla nave in superficie. La tuta era stagna, sull'elmo c'erano vetri per potere guardare fuori, lo scafandro copriva tutto il corpo e gli scarponi in piombo erano un tutt'uno con gambali e il resto della tuta. Sul torace c'era attaccata una lunghissima cime che serviva per due cose: per la tenuta sicura della discesa e della risalita e per sapere la posizione del palombaro e per comunicare col personale in super-

ficie a seconda degli stratonni che tirava il palombaro che istruiva sulla situazione che trovava. Nel 1937 non esistevano i sommozzatori. Iniziarono le operazioni di soccorso. Si utilizzarono 4 grandi cassoni galleggianti in acciaio ingrillati a due a due con grosse brache in acciaio e con grossi tubi d'aria compressa raccordati insieme e con valvole di entrata e di uscita per l'acqua che aprirono per farle immergere nelle vicinanze del sommergibile. I tanti palombari imbraccarono il sommergibile con due cassoni nella chiglia di pravia e due in quella di poppavia in quanto le due sezioni di poppa e di prora non stanno adagiati sul fondo per la forma dello scafo allungata verso la poppa e la prora e il sommergibile fu imbracato verso la parte dove si adagiava lo scafo sul fondale marino. Il capopalombaro allora manda il segnale di mandare aria alle casse dopo avere aperto le valvole per la fuoriuscita dell'acqua. In questo modo il sommergibile cominciò la risalita imbracato come una bilancia. Successe che nel momento in cui era giunto in superficie una braccata scivolò dalla chiglia facendo saltare con violenza i due cassoni d'aria. Il sommergibile si impennò e fece saltare le altre due casse e si inabissò nuovamente verticalmente e con grande velocità. Per lo spostamento di discesa, inoltre, si inabissò a valle di una montagna di 1500 m di profondità e questo volle dire la perdita definitiva non solo del sommergibile ma anche di tutto l'equipaggio. Il fondo marino è simile alla terraferma, ci sono colline, pianure, vulcani e strapiombi, come quello in cui finirono questi poveri inglesi. Questa storia si concluse tragicamente, perdendo la speranza di salvare l'equipaggio che ormai si trovava a 1500 m di profondità e sopra di loro la pressione era di 150 kg, si fu costretti a lasciar morire l'equipaggio per un grave errore umano, in quanto ciò che andava fatto era imbracare il sommergibile collegando i quattro cassoni d'aria con altre due brache longitudinalmente in modo da formare una culla, una sella galleggiante dalla quale il sommergibile non sarebbe scivolato. Purtroppo gli errori si capiscono dopo il fatto compiuto, allora, nel 1937, per la regia marina britannica quel sistema di recupero era già una grande invenzione, mentre invece l'Italia già allora possedeva 100 sommergibili. A Taranto abbiamo un ponte galleggiante in lamiera d'acciaio per il recupero dei sommergibili fatto a due scafi piatti di 100 m di lunghezza e 50 di larghezza, con la darsena centrale (vuoto tra un ponte e l'altro) di 10 metri, dove ci sta comodo un grande sommergibile di 80 m di lunghezza. Sulla coperta dei due ponti vi era fissata una grandissima struttura in tralicci in acciaio alta circa 20 m che collegava in alto i due ponti con due grandi paranchi di grande spessore montati con grosse pulegge in acciaio con 11 fili di cavi in acciaio completi di due tiranti per ogni paranco e alati (tirati) con due enormi verricelli con grandi tamburi avvolti da migliaia di metri di cavo in acciaio e grossi ingranaggi con riduzioni manovrati ciascuno con motore a nafta. I paranchi erano montati a distanza l'uno dall'altro con la stessa misura delle due garitte di scesa nelle camere siluri dei sommergibili, in modo che le strutture cilindriche potessero penetrare per tutta l'altezza del sommergibile e sopportarne il peso. Le garitte in lamiera avevano uno spessore di 40 mm e con tutto intorno esternamente nelle parti uscenti in coperta di quattro grandi golfali in acciaio per l'ingrillaggio delle strutture dei due paranchi i cui cavi possono essere mollati fino a 120 m e forse anche più di profondità. Dopo l'ingrillaggio fatto dai palombari con cortissime brache in acciaio, si poteva alare il sommergibile recuperato nella darsena nel centro dei due pontoni uniti portandolo in superficie come se stesse navigando in emersione recuperando tutto l'equipaggio. Questa non è teoria, è pratica:

ogni anno veniva fatta una esercitazione con la simulazione di un salvataggio di un sommergibile adagiato sul fondo del mare. Io quel pontone lo vidi nel marzo del 1940 quando fui reclutato dalla regia marina navale di Taranto.

Come fu riuscimmo ad emergere, erano le 21 del 12 giugno 1940 e la risalita fu morbida e senza violenza regolata con aria compressa dal nostro comandante Livio Piomarta. Immediatamente si diede potenza ai motori diesel e navigammo a 18 miglia all'ora con rotta ovest nord ovest per accostarci alle coste della nostra Eritrea. Nel buio della notte, col mare tranquillo e con l'aiuto di Dio e della Madonna di Trapani prima dell'alba forzammo nuovamente lo stretto di Perim senza incontrare navi nemiche. Entrammo nel Mar Rosso mantenendo la stessa rotta fatta all'inverso e tutti di nuovo col salvagente in caso di urto con le mine. All'alba del 13 giugno, giorno di sant'Antonio da Padova avvistammo la nostra base militare di Assab e il comandante ordinò di issare la bandiera nazionale più grande per farci riconoscere. Nello stesso tempo a dieci miglia dietro di noi, si vedevano due unità da guerra inglesi che venivano verso di noi e dai loro fumaioli usciva un gran fumo, segno che le macchine erano a tutta potenza per potersi mettere in posizione di bombardarci. Forse le loro vedette nello stretto di Perim ci avevano visto passare nel buio della notte e li avevano avvertiti del nostro passaggio in modo che dalla loro base di Aden partirono alla velocità di 30 miglia all'ora, quasi il doppio rispetto a noi, questo voleva dire che in un'ora recuperavano circa 12 miglia e in mezzora saremmo stati a tiro dei loro cannoni. Ma per fortuna noi eravamo in prossimità della baia di Assab. Improvvisamente però da Assab fecero fuoco verso di noi e decine di proiettili caddero tutto intorno a noi, altri ci sfiorarono, uno esplose in coperta mandando in aria la boa di soccorso prodiera finendo in mare con tutto il cavo elettrofonico, sfasciando 10 m di intercapedine di coperta in liste di legno e con l'intelaiatura in acciaio, senza però perforare lo scafo sottostante. Subito il comandante fece fermare i motori e diede ordine di recuperare delle lenzuola bianche da mostrare in segno di resa: ci avevano scambiati per inglesi dato che si stavano avvicinando le altre due unità da guerra nemiche. Alla vista delle lenzuola il fuoco cessò e verso di noi furono inviati due rimorchiatori e delle motobarche, avevano capito che eravamo italiani e nel frattempo gli inglesi invertirono la rotta e andarono via. I due rimorchiatori si accostarono e il comandante della base di comando marina di Assab preoccupato per l'errore commesso chiese al nostro comandante se ci fossero feriti scusandosi per l'accaduto. Il nostro comandante, lo ricordo benissimo, gli disse: "No, però se il sommergibile fosse stato inglese di sicuro non lo avreste colpito". Nel frattempo da terra suonò la sirena che avvisa di bombardamenti aerei da parte degli inglesi, erano a 4000 metri, noi li vedevamo appena e stavano bombardando la parte interna della costa. Con la nostra radiotelegrafia di bordo potevamo solo ricevere messaggi e non trasmetterli per non essere intercettata la nostra posizione dal nemico, il punto nave. Siamo approdati ad Assab appositamente, così con la radiotelegrafia del comando marina potevamo trasmettere in codice cifrato segreto all'ammiragliato di Massaua il nostro rientro alla base. Mentre i bombardamenti continuavano noi recuperammo la boa col suo cavo elettrofonico e la legammo in coperta, lasciando la baia di Assab e mettendoci in rotta nord-nord ovest verso Massaua con i due motori a tutta forza avanti costeggiano ancora per tutto il giorno e tutta la notte del 13 giugno la costa eritrea. La sera del 14 giugno giungemmo finalmente a Massaua entrando nella nostra

baia di Ras Carrar dando fondo all'ancora e ormeggiandoci nel nostro posto nel pontile banchina. Appena il tempo di ormeggiare che suonò l'allarme che avvisava di bombardamenti aerei inglesi. Il cielo di Massaua era tutto un fuoco illuminato a giorno, più giorno del giorno. I bengala paracadutati lanciati accesi dagli inglesi, e fra i riflettori antiaerei fotoelettrici le mitragliatrici di tutte le unità da guerra e i cannoni di tutta la batteria di difesa di tutte le colline ad ovest di Massaua, dell'isola verde, di Ras Carrar ed altre zone lì vicino il cielo per 5 km divenne un fuoco serrato tutto coperto di proiettili. Il bombardamento durò un'ora, loro volevano bombardare anche l'aeroporto militare di Otumlo ma non ci riuscirono per il fuoco di sbarramento che avevamo fatto noi con le batterie antiaerei terrestri e navali. Anche noi sparammo centinaia di proiettili con le nostre mitragliatrici brenda 13-2 piazzate sulla torretta. Cessato l'allarme aereo rimasero a bordo il turno di guardia due cannonieri, due provveditori di proiettili, un marinaio, un elettricista, un silurista, un motorista e un sottufficiale, turnandosi per due ore a due a due fino alle otto dell'indomani. Tutti gli altri in caserma con grande sollievo di poter dormire nelle brande ma senza poterci lavare in quanto l'erogazione dell'acqua era prevista la mattina alle undici nelle docce comuni. Il giorno dopo tutti a bordo per le riparazioni della coperta smantellata dal colpo di cannone subito ad Assab per cui furono chiamati altri 20 operai civili dell'arsenale militare di Massaua. I carpentieri lavoravano in coperta e gli elettricisti nella sala nautica a smontare il tavolo sotto il quale era la scesa nel locale batterie accumulatori. Con una bettolina con gru (zattera galleggiante) sbarcarono le 120 batterie con i grossi cavi elettrici e morse positive e negative danneggiate e le trasportarono fino alla banchina dell'arsenale ad oltre un centinaio di metri dal nostro ormeggio, dove sarebbero state riparate e messe a nuovo dopo alcuni giorni di lavoro. Essendo rimasto vuoto il vano delle batterie, il nostromo ebbe ordine di dipingerlo e quindi fui incaricato io di scendere dal portello senza scaletta penzolandomi con le mani dall'orlo del battente del portello a circa due metri e mezzo di altezza nel vano largo 4 m e lungo una decina di metri fino alla sentina (pavimento dello scafo) rotonda a seguire la forma del sommergibile che ha la forma di un sigaro, forma collaudata a resistere alla pressione del mare fino a 120 metri di profondità ed oltre. Poggiati piedi sulla sentina vi erano due corsie per lato una di fianco all'altra per l'alloggio di tutte le 120 batterie. Il nostromo mi mandò giù il fustino in metallo di 30 litri con la vernice nera antigalvanica isolante che serviva per dipingere tutto il vano. Col grosso pennello iniziai dalla volta e poi giù fino alla sentina. Il locale era tutto chiuso e l'unica via d'aria era il portello perciò il calore era elevato ed io lavoravo in pantaloncini corti e i soli sandali, senza calzini. Continuavo a lavorare ma non mi accorgevo che nel frattempo la pittura emanava del gas che mi stava intossicando. Quando me ne accorsi ero già ubriaco, pensavo di uscire aggrappandomi al battente del portello ma mi mancavano le forze e ricadevo continuamente giù. Nel frattempo il nostromo si ricordò di me e pensando che avessi finito venne a riprendermi e si accorse in che stato ero. Vedendo la mia situazione si abbassò dandomi le sue mani e mi tirò su, ma io non ragionavo più. Tenendomi in equilibrio dalla garitta proravia scesa camera siluri AV mi portò su in coperta. Appena fuori all'aria aperta, nonostante facesse molto caldo mi ripresi dall'intossicazione ma mi vennero delle crisi di pianto e di risa incontrollabili, il mio pensiero si riprese e cominciai a pensare che non ce la facessi più a vivere e che la mia vita fosse in pericolo. Ed il mio pensiero tornò a mia

madre e volò alla ragazza che amavo e anche ad un mio amico pescatore, Alberto Sansica, compagno di lavoro negli prima che andassi sotto le armi. Non so perché pensai a lui, era un amico non un parente. Subito alcuni operai che riparavano la coperta mi vennero incontro, mi presero di peso e mi portarono all'ombra a proravia della torretta e uno di loro mi fece bere del latte che ognuno aveva in dotazione per disintossicarsi. Mi ripresi un po' ma ero pallidissimo. Il turno di lavoro era quasi finito ed io andai alla baracca dormitorio, non pensai neanche di passare dall'infermeria, anche se era di strada, perché mi sentivo molto stordito, neanche il nostromo se ne preoccupò e per cena non andai in mensa e non riuscivo neanche a bere l'acqua perché sentivo in bocca il sapore della vernice. Pensavo a come mai nessuno avesse pensato di mettere una scaletta nel vano delle batterie, forse non ce ne dovevano essere per l'isolamento delle batterie ma si poteva improvvisare una scaletta, per i soli lavori. Secondo me il nostromo si era un po' approfittato di me, capendo subito, fin dal primo momento che ero una persona che lavorava senza lamentarsi mai, ero diventato un mulo che tirava il suo carro e quelli degli altri, nocchieri e marinai. Infatti mi mise da solo a dipingere la sala batterie e sotto il sole cocente tutto lo scafo di 72 m per lato del sommergibile con uno zatterino in legno di 2m per 3m con due lunghe sagole di manilla legati a poppa e a prora per girare attorno allo scafo. Facevo il lavoro dei tre nocchieri (uno attendente del comandante, uno del primo ufficiale, il signor Ceccagi, e uno dei due ufficiali di rotta, il signor Castronovo e il signor Dodero, che alloggiavano in baracca con camera in comune) e di un marinaio di nome Simone che era esente da lavori perché era troppo grasso, aveva ogni mm del corpo ricoperto di nicheni, camminava con gambe aperte e braccia alzate e non sopportava il caldo torrido di Massaua. Io ero il sostituto di tutti sia nel lavoro che nei turni di guardia a bordo. Trascorse un altro giorno di guerra e tanti altri. Ogni sera alle 20, ora di Massaua, ascoltavamo in sala ricreazione le notizie che la radio trasmetteva dall'Italia con bollettini di guerra con i numeri progressivi della data di ogni giorno. Una sera la radio diede una triste notizie, quella della perdita del nostro sommergibile della nostra stessa flottiglia Galileo Galilei che era partito il 14 giugno, il girono del nostro rientro sostituendoci nella missione di guerra che noi avevamo interrotto e portandosi nella zona d'agguato a sud del porto di Aden, nell'oceano Indiano, esattamente dove eravamo noi, zona pienissima di navi britanniche. Dopo avere silurato e affondato la petroliera James Stone, il sommergibile fu catturato il 19 giugno con gravi danni dopo un combattimento con cannonate e mitragliatori contro una corvetta britannica che colpendo ripetutamente la torretta e la plancia di comando uccise il comandante e gran parte degli ufficiali che erano ai posti di combattimento nella torretta. La corvetta britannica prese dunque possesso del sommergibile e i sopravvissuti, incoscienti, non ebbero modo di fare nulla e di provvedere all'autoaffondamento poiché erano intossicati dal cloruro di metile che fuoriusciva dalla tubazioni per via di un malfunzionamento nel sistema di condizionamento dell'aria. Questo gas era contenuto in bombole, era compresso e poi fatto espandere nelle apposite tubazioni con aeratori e radiatori filtranti, montati in tutti i locali interni del sommergibile producendo raffreddamento dell'aria, rendendo la vita a bordo più confortevole; essendo inodore se ci sono perdite non ci si accorge della presenza del gas se non quando si comincia a perdere i sensi, ridere senza motivo e dire cose insensate come un ubriaco. A quel punto era necessario riemergere, aprire tutti i portelli e portare all'aria

aperta gli intossicati ed era per questo che il sommergibile fu attaccato dalla corvetta britannica che tra l'altro era più fornita di cannoni di calibro superiore e molte mitragliatrici, mentre il Galilei aveva solamente un cannone 100/47 e due mitragliatrici breda 13.2. Dopo la cattura del sommergibile, portato a rimorchio fino al porto di Aden, gli inglesi con l'onore delle armi diedero sepoltura al comandante capitano di corvetta Corrado Nardi, gli ufficiali deceduti, 16 uomini di equipaggio morti intossicati dal gas e altri marinai deceduti in combattimento. I superstiti furono introdotti nei campi di prigionia. Ritornando ai lavori di bordo da parte degli operai civili del regio arsenale di Massaua e degli altri per rigenerare le 120 batterie elettriche, la vita scorreva silenziosa e monotona coi soliti lavori di manutenzione a bordo e noi pensavamo che la guerra non sarebbe finita mai più. La sera poco dopo le 21 ci fu un altro allarme aereo da parte di bombardieri inglesi con lanci di bengala accesi che illuminavano gli obiettivi militari per evitare di colpire la città. La nostra reazione fu immediata, tutti i cannoni antiaerei con proiettili sdrappen che scoppiavano allargandosi di molti metri come una rosa e centinaia di mitragliatrici che facevano fuoco e il cielo si riempì di migliaia e migliaia di proiettili che fecero un inferno, tutto fuoco di sbarramento per non fare entrare i bombardieri nella zona militare. Il loro obiettivo era l'aeroporto militare di Otmulo per distruggere i nostri aerei bombardieri, gli S79, gli S81 e i caccia aeromacchi, che altrimenti sarebbero andati a distruggere i loro obiettivi militari nei porti navali di Aden e di porto Sudan, nel Sudan anglo-egiziano nel Mar Rosso. Col nostro fuoco di sbarramento facevamo in modo che le bombe nemiche venissero sganciate ad alta quota al di sopra dei tiri antiaerei in modo che non si colpisse l'aeroporto ma le falde delle colline più distanti. L'allarme aereo cessò intorno a mezzanotte. La sera del 22 giugno 1940 il bollettino di guerra dopo le notizie della guerra terrestre della Libia (la Cirenaica) diede un'altra triste notizia: un altro sommergibile della nostra flottiglia che non tornava alla base di Massaua e che era dato perduto. Era il Macallè che il 9 giugno aveva lasciato come noi il porto di Massaua dirigendosi a nord per raggiungere la zona di agguato assegnata a 20 miglia a levante di porto Sudan, la più pericolosa dopo quella di Aden, dove fummo noi, effettuando navigazione occulta in superficie di notte ed in immersione di giorno. Il giorno 13 raggiunsero la zona di agguato avendo già avuto guasti negli impianti dell'aria condizionata con perdite di cloruro di metile intossicando parte dell'equipaggio. La sera dunque emersero e aprirono tutti i portelli di coperta e della torretta per liberare l'aria e disintossicare gli uomini. Prima dell'alba avevano navigato in immersione con rotta 270 gradi a 50 m di profondità con i due motori elettrici avanti adagio con velocità di 2 miglia orarie per non consumare energia elettrica dalle batterie e nello stesso tempo per rimanere in zona d'agguato. La sera emersero con i due motori diesel in moto ricaricando le batterie e le bombole d'aria compressa consumata per l'emersione e viaggiando nel buio della notte alla velocità di 8 miglia orarie sempre nella zona di agguato. Ad un tratto, erano circa le due e trenta di notte del giorno 15, il Macallè si incagliò su una scogliera invisibile a fior d'acqua e si inclinò e non si riusciva a trovare il punto nave a mezzo del rilevamento delle stelle col sestante di bordo perché il cielo era coperto. Quando sorse il sole, l'ufficiale di rotta prese una retta di sole (una meridiana) e stabilì il punto nave col sestante e riferì che il sommergibile era stato scarrocciato di 20 miglia a sud della zona di agguato, in una zona di scogliere e bassi isolotti a 60 miglia a sud est da porto Sudan: cioè la fortissima corrente sottomarina, in

24 ore di immersione aveva trascinato via il sommergibile 20 miglia verso sud. Le correnti del mar Rosso sono insidiose, scendono da nord verso sud come un grandissimo fiume che scorre per circa 1400 miglia fino a dove si allarga e raggiunge le 100 miglia con le sponde di ponente dell'Arabia Saudita e dello Yemen e le sponde di levante dell'Egitto, il Sudan anglo-egiziano e la nostra Eritrea di allora. La corrente sfocia con violenza nello stretto di Perim e termina nell'Oceano Indiano alimentata dal Mediterraneo. Dove al di fuori a decine di miglia ci aveva insabbiati, forse corrente marina dovuta ai due metri di veloce bassa marea in tutto il Mar Rosso (si vedeva dal nostro porto) sfociando tutte le acque marine con violenza fuori dallo stretto di Perim nell'oceano Indiano e poi rientrando nuovamente nel Mar Rosso provocando la normale stabile alta marea. L'ufficiale di rotta guardia marina Sandroni stabilì, dopo avere rilevato il punto nave sulla carta nautica, che si trattava del piccolo isolotto Barr Musa Kebir a circa 60 miglia a sud est di porto Sudan. Il sommergibile rimase incagliato sul fianco dritto subendo una falla nello scafo ed avevano tentato di disincagliarlo a marcia indietro, ma era un'operazione inutile in quanto lo scoglio era penetrato all'interno dello scafo. Il comandante tenente di vascello Alfredo Morone ordinò le operazioni di salvataggio dell'equipaggio. Recuperarono con la massima velocità il battellino in legno con remi sistemato a proravia nell'intercapedine tra coperta e scafo resistente. Per ordine del comandante i due telegrafisti portarono in coperta i cifrati segreti contenuti in due cassette di ferro con fori dappertutto e appesantiti con del piombo sul fondo e furono gettati in mare affondandoli un po' di poppa distante dal sommergibile. A bordo si recuperarono la bussola magnetica, le carte nautiche, le casse di viveri e di acqua minerale, asciugamano, lenzuola e tutto l'equipaggio venne fatto salire in coperta. Il battellino servì a fare la spola tra il sommergibile e l'isolotto, che distava circa 100 metri ma per paura che da un momento all'altro il sommergibile potesse inabissarsi e portare con sé gli uomini fra i gorghi, molti si gettarono in acqua e raggiunsero a nuoto l'isolotto, commettendo però una grave imprudenza, in quanto la zona era infestata da pescecani. In effetti, poco dopo che tutti furono in salvo sull'isolotto il Macallè si inclinò a sinistra a novanta gradi, si impennò e si inabissò, scomparendo tra le onde con un sibilo terribile e straziante, raggiungendo il fondo a 400 metri di profondità. Dalla scogliera il fondo marino cadeva a picco a 400 metri, era il picco di una collina sottomarina. I naufraghi si sistemarono sulla sabbia, alcuni che erano ancora intontiti per il gas giravano per l'isola come ubriachi, altri preferirono lenire la calura rimanendo in acqua mentre il comandante Morone e il primo ufficiale Nappi organizzavano un'operazione di salvataggio utilizzando il battellino disponibile. Con la carta nautica distesa sulla sabbia vennero incaricati l'ufficiale Sandroni, il nostromo sergente nocchiere Reginaldo Torchia e il timoniere verticale nocchiere Paolo Castagliola di raggiungere la costa eritrea più vicina a 200 miglia di distanza per chiedere soccorso per i naufraghi che sarebbero morti di fame o di sete o intossicati per il gas che avevano inalato. Il salvataggio poteva avvenire solo col battellino e non si poteva fare via radio, in quanto gli inglesi avrebbero intercettato il punto nave e catturato sia l'equipaggio che il sommergibile. La sera del 15 giugno 1940 il battellino lasciò l'isolotto e i tre uomini si divisero i turni di voga e di guardia a quattro ore ciascuno, consapevoli di dover vogare per 200 miglia prima di raggiungere la costa eritrea. Dopo tante peripezie, vogando notte e giorno tra isolotti e secche, la mattina del 18 giugno avvistarono la costa meridionale del

Sudan e la costeggiarono, sempre dividendosi i turni di voga. La mattina del giorno 20 puntarono la costa eritrea e finalmente nel primo pomeriggio avvistarono il faro spento di Marsa Taclai. Quando arrivarono sulla battigia furono accolti da una pattuglia di ascari dell'esercito italiano con i moschetti puntati su di loro. I tre uomini chiesero di essere ricevuti dal loro comandante nella stazione di vedetta. L'assistente di artiglieria di zona diede allora loro assistenza vedendo che i tre erano ormai sfiniti. La stazione non aveva radio telegrafia, erano forniti solo di molti cammelli. Sandroni allora scrisse un messaggio nel quale precisava le coordinate geografiche dell'isolotto per andare a salvare gli altri uomini che erano lì dal 15 giugno e che doveva essere recapitato con la massima urgenza al comando superiore dell'Africa orientale italiana di Massaua (Marusupao Massaua). I tre cammellieri partirono immediatamente e a gran velocità. Arrivata la notizia il 22 giugno atterra sulla piccola pista di fortuna di Marsa Taclai un aereo giunto espressamente da Massaua che prese a bordo i tre uomini portandoli fino all'aeroporto di Otmulo e da lì un'auto li trasferì all'ospedale della regia marina del comando marina di Massaua. Intanto un aereo bombardiere S81 viene inviato a sorvolare la zona di naufragio per portare acqua, viveri e medicinali e un sommergibile, il Guglielmotti, parti per il recupero. Tanto l'aereo quanto il sommergibile assolsero al loro compito positivamente. Il 22 giugno il Guglielmotti salpò e nel tardo pomeriggio il capitano di corvetta Carlo Tacci prese a bordo l'intero equipaggio del Macallè e si diresse verso Massaua navigando in immersione e poi in superficie con i motori a tutta forza avanti. Sull'isolotto di Barr Muse Kebir rimasero purtroppo i resti del sottocapo silurista Carlo Acefalo, di Asti, morto di stenti ed avvelenamento da cloruro di metile. Il corpo del povero Acefalo fu sepolto in una fossa profonda circa un metro, scavata con le mani dai marinai a circa 60 metri dalla battigia sul lato nord ovest, direzione di una retta dal porto Sudan. Prima di morire il comandante Morone raccontò a Sandroni che Acefalo, agli uomini angosciati e sgomenti, sussurrò di stare tranquilli e di avere fiducia nel signor Sandroni in quanto era già riuscito ad arrivare a terra e che si sarebbero salvati tutti grazie all'impresa del guardia marina Sandroni, il nocchiere Costagliola e il nocchiere nostromo Torchia. Per l'impresa S.A.R. il vicerè d'Etiopia Amedeo di Savoia concedeva la medaglia d'argento al valor militare a Sandroni e di bronzo a Costagliola e Torchia. La vicenda si concluse con la perdita di un secondo sommergibile della nostra stessa flottiglia a causa delle fortissime correnti sottomarine, dal momento che le correnti di superficie e sottomarine della zona erano sconosciute ai nostri comandanti e ufficiali di rotta. Da quando mi imbarcai sul regio sommergibile Galileo Ferraris, tutti gli otto sommergibili di stanza a Massaua uscivano in mare due/tre volte la settimana per le esercitazioni a turni in una zona riservata nel piccolo golfo di Zula a poche miglia a sud di Massaua. Le esercitazioni comprendevano il lancio di siluri effettivi senza carica esplosiva o simulati con bersaglio rimorchiato a zig zag, tiri contraerei con le due mitragliere breda 13.2 con manica di tela a vento rimorchiata da aereo, prove di idrofoni e silenziamento con posa sul fondo marino, tutte le manovre di rapida immersione, navigazione a quota periscopio e messa in moto dell'apparato di condizionamento dell'aria. L'uscita in mare e rientro avevano la durata di circa otto/ dieci ore diurne. Nessun sommergibile effettuò una missione di guerra simulata uscendo in mare nel Mar Rosso e nell'oceano Indiano fuori lo stretto di Perim; per una decina di giorni per mettere a dura prova l'equipaggio e l'apparato di condizionamen-

to dell'aria con circolazione di cloruro di metile, durante la navigazione in emersione e in immersione ci si esercitava a mettersi a conoscenza delle condizioni idrografiche della velocità e direzione delle correnti in superficie ma soprattutto di quelle sottomarine. Dopo che il battello emerge si rilevava col sestante il punto nave, se di notte con le stelle, se di giorno con una meridiana solare per calcolare lo scarroccio (deriva) del battello. Queste considerazioni non furono prese in considerazione né dal Ministero della regia marina di Roma né dal comando supremo di Marisupao di Massaua e finì la storia del Macallè. A bordo i lavori di riparazione della coperta continuavano ed eravamo in attesa che le batterie si rigenerassero. Quella sera un altro allarme aereo con la solita sparatoria di tutte le batterie antiaerei navali e terrestri con il cielo divenuto un inferno di fuoco per molte ore e gli inglesi tentavano ancora di bombardare i nostri bombardieri S79 e S81 e gli aermacchi nell'aeroporto militare di Otmlo, ma i nostri fuochi di sbarramento glielo impedivano costringendoli a sganciare le bombe ad una quota troppo elevata per colpire gli obiettivi, così le loro bombe cadevano in mare o a terra ma comunque lontano dall'aeroporto. Il giorno dopo arrivò un ordine dall'ammiragliato di Massaua a tutte le batterie terrestri e navali di non fare più fuoco di sbarramento ma di mirare agli aerei che i riflettori di grande gittata illuminavano e lo stesso doveva essere fatto di giorno. L'ordine aveva un senso, in quanto continuando così entro 5-6 mesi di combattimenti si sarebbe rimasti a corto di proiettili e i collegamenti con l'Italia sarebbero stati difficoltosi per i rifornimenti. Il 24 giugno, a sera, il bollettino di guerra n. 14 annunciò la perdita di un altro sommergibile italiano. Era il Torricelli, della nostra stessa flottiglia di base a Massaua che il 23 giugno era partito per raggiungere l'Oceano Indiano, ma nell'attraversare lo stretto di Perim fu attaccato da due cannoniere e tre cacciatorpediniere inglesi. In battaglia il Torricelli affondò il cacciatorpediniere inglese Karthom con i siluri e costrinse il resto della flotta inglese ad allontanarsi per paura di essere colpiti. Il Torricelli fu però colpito in modo grave e allora il capitano di corvetta Salvatore Pelosi ordinò l'autoaffondamento aprendo gli sfoghi d'aria delle casse zavorra in modo da non cadere prigionieri degli inglesi e tutto l'equipaggio si tuffò in mare coi salvagente. Il comandante fu raccolto in gravi condizioni insieme ai superstiti dal cacciatorpediniere Kandbar. Fu salutato con gli onori dagli inglesi col presenta armi e ricevette anche i complimenti del comandante il quale gli disse: "in 5 contro uno non siamo riusciti ad affondarvi, né a catturare il sommergibile né ad obbligarvi alla resa". La tragedia si concluse con l'introduzione dei superstiti nei campi di prigionia ad Aden e con molti uomini morti ancora per il cloruro di metile o dispersi in mare. Andò così perduto un secondo sommergibile per le difficili missioni di guerra nell'oceano Indiano. Due sommergibili, uno dopo l'altro, che dovevano prendere la stessa zona di agguato dove fummo noi con l'ordine di attaccare il nemico con i siluri a venti miglia a sud di porto Aden, agguerrito di navi nemiche. Le loro missioni terminarono prima di iniziare con gravi perdite di vite umane e degli stessi sommergibili. Come se non bastasse il giorno dopo, il 25 giugno, il bollettino di guerra dopo avere annunciato le operazioni di guerra terrestre della cirenaica diramò un altro comunicato con l'annuncio della perdita di un altro nostro sommergibile, anche questo di base a Massaua, il Galvani. Subito dopo un commentatore di nome Mario Appellius commentava sulle sconfitte e sulle vittorie del nostro esercito, ma ricordo che aveva un parlare che non mi piaceva, faceva discorsi strani, ne ricordo uno

che diceva: "Vigliacchi coloro che se ne stanno seduti al bar a bere caffè con le gambe accavallate e le braccia incrociate e non vanno a combattere accanto ai loro fratelli nel fronte cirenaico" e cose così. A me questo discorso non piaceva per niente, perché se il governo avesse avuto bisogno di uomini li avrebbe richiamati alle armi ed era una fortuna che alcuni potessero scampare alle tragedie della guerra. Eravamo tutti sconvolti dalla notizia del Galvani. Era partito il 10 giugno per raggiungere una zona d'agguato a 20 miglia a sud dello stretto di Oman nel golfo persico. Il comandante era il capitano di corvetta Renato Spanò e l'equipaggio comprendeva 52 uomini. Dopo 13 giorni di navigazione occulta di giorno e in emersione di notte, dopo avere lasciato il Mar Rosso attraverso lo stretto di Perim, alle due del 24 giugno raggiunsero la loro zona d'agguato, ma non ci fu il tempo di rendersene conto in quanto le vedette in torretta stavano già avvertendo della presenza di navi da guerra nemiche in avvicinamento. Il comandante ordinò la rapida immersione ma non ce ne fu il tempo. Il caccia inglese Falmouth era lì nel buio della notte che attendeva il Galvani quasi avessero avuto un appuntamento, in un attimo il Galvani fu raggiunto dalla luce dei riflettori e i cannoni fecero fuoco centrando il nostro sommergibile in pieno e ripetutamente squarciandolo. Il battello tentava di inabissarsi e gli inglesi lo squassarono ancora con bombe di profondità e i locali interni erano già allagati. Il comandante allora diede aria in pieno a tutte le casse di zavorra e il sommergibile venne a galla come un pallone e si aprirono tutti i portelli delle garitte in modo di far salvare quanti più uomini possibile. In due minuti il sommergibile affondò trascinando con sé tutti quelli che non avevano fatto in tempo ad uscire dai portelli di coperta e di torretta e gettarsi in mare. L'aria compressa data a tutte le casse zavorra servì solo a fare riemergere il sommergibile per appena due minuti. Troppo poco per potersi salvare tutti. Ventisei uomini persero la vita ed altrettanti furono tratti in salvo dagli inglesi e portati nei campi di prigionia. I 26 naufragati vennero dati dispersi dal Ministero della Regia marina italiana e fra questi nella lista c'era anche il mio amico marsalese Antonino Martinico. La sua perdita mi rattristò molto e non riuscii a trattenere le lacrime. La tradizione non consente ad un marinaio di piangere, ma io la infransi e piansi. Ricordai il nostro incontro sul treno Trapani-Maridepo-Messina per il nostro reclutamento e poi il viaggio fino a Taranto per il giuramento alla patria ed al re Vittorio Emanuele III e ancora l'imbarco sulla croce rossa Aquileia che ci avrebbe destinato nella lontanissima base navale di Massaua, in Eritrea, nell'Africa orientale del nostro possedimento coloniale, lui imbarcato sul Galvani, io sul Ferraris. Quella partenza gli straziò l'anima e il cuore e la separazione dalla sua famiglia ma ancora di più dalla ragazza che amava immensamente e che lo aveva rattristato molto. In navigazione sull'Aquileia eravamo stati insieme fino a notte fonda guardando la costa della Puglia, ultimo lembo d'Italia, che si allontanava sempre di più fino a quando anche il faro di Capo di Santa Maria di Lauca non fu che un'ombra nelle tenebre. Ed egli non si dava pace e pensava a lei, era distrutto e non aveva neanche la forza di parlare, era tristissimo e addolorato, io lo incoraggiavo ma fu inutile perché, ora penso, che il suo sesto senso sapeva che quello era un viaggio senza ritorno. In fondo penso che lui sentisse dentro di sé che quella separazione era in realtà un addio da lei e dalla sua famiglia. La vita è un mistero, come può la mente suggerire il futuro e anticipare la disgrazia? Imbarcato in pace il 9 aprile del 1940, il 10 giugno, allo scoppio della seconda guerra mondiale, parti sul Galvani per la sua missione di guerra mai comin-

ciata. Una terribile fine con altri suoi giovani compagni. Era pieno di vita coi suoi ventanni all'alba della sua giovinezza che prima di sorgere tramontò. La tua vita, caro amico, è stata veloce come un meteorite che dal cielo si inabissa nell'Oceano Indiano. Rispetto all'eternità e all'esistenza del mondo tu non hai vissuto che un miliardesimo di un miliardesimo di secondo per una guerra inutile fatta per i partiti e non espansionismo, una guerra che avrebbe voluto portare il nazi-fascismo nel mondo. Cos'è la vita dell'uomo, se l'uomo non può essere padrone di se stesso e della propria esistenza? La vita degli uomini è in mano di chi ha il potere politico, di chi li manda a combattere guerre di terra e di mare contro altri fratelli, della stessa razza, di chi è ambizioso, egoista e prepotente che brama solo di essere immortale nella storia. Guerre che si susseguono da millenni, uomini mandati a combattere contro altri uomini, fratello contro fratello, guerre fratricide ereditate dalla cellula omicida nel cervello degli uomini, quella cellula fratricida che spinse Caino ad uccidere Abele e Romolo suo fratello, quelle stesse cellule ora sono incarnate nel cervello di uomini moderni che guidano nazioni e popoli. Noi nasciamo nel dolore del parto delle nostre madri, veniamo amorevolmente allevati dai nostri genitori che ci insegnano la vita, ci mandano a scuola a conoscere e a diventare adulti fino a che un giorno il governo dice che ha bisogno di te e ti recluta nell'esercito per uccidere i tuoi simili e in due minuti perdi il corpo e l'anima e ti inabissi scomparendo nelle acque profonde di chissà quale mare sconosciuto. Non c'è oro né diamanti né denaro né alcuna ricchezza esistente che possa ripagare della perdita di un uomo. O per ripagare il grandissimo dolore di una madre che perde il proprio figlio. In un suo discorso il Duce disse: "chi muore per la patria ha vissuto assai". Parole che non potranno mai consolare le madri e le vedove dei caduti. Egoismo, ambizione, prepotenza e la violenza dell'uomo guidano le nazioni. Dove dobbiamo andare noi, figli di Dio, pellegrini su questa terra martoriata dalla guerre, dove dobbiamo fermarci, cosa dobbiamo fare? Possiamo solo seguire ciò che la legge che gli uomini di stato ci impongono, uomini che nei loro discorsi ubriacano il popolo dicendo che la madre patria ha bisogno di noi, corriamo alle armi!, ma la madre patria non è un paradosso né una metamorfosi, la madre patria è la madre di tutte le madri delle nazioni e dei suoi figli e le madri non vogliono vedere i loro figli soffrire né tanto meno che i suoi figli si uccidano a vicenda, vogliono che regni la pace in famiglia e una famiglia non è tale se non si sta tutti insieme. Tu, mio caro amico Antonino, sei stato diviso dalla tua famiglia con la forza da coloro che guidano la nazione, da coloro che nella storia rimarranno immortali, come desideravano. Tu e i tuoi compagni non resterete immortali, verrete dimenticati, ma io ti ricorderò per sempre e sarai immortale in queste mie storiche memorie di guerra. Come te i tuoi compagni, uomini con una loro storia alle spalle da raccontare. Tua madre attenderà ogni giorno per tutta la vita alla stazione ferroviaria dalla quale partisti il tuo ritorno e non si darà pace perché sei stato dichiarato disperso e non deceduto e spererà che un giorno o l'altro tu possa tornare a casa, e nella lunga attesa non avrà più lacrime da versare, i suoi occhi si saranno seccati guardando lontano, nel vuoto e immaginando di vederti all'improvviso. I suoi capelli imbiancheranno, la sua vita trapasserà e solo lì, nel Regno di Dio, ti incontrerà ancora e starete insieme per l'eternità. Non vedrai più su questa terra tua madre e la tua ragazza che mi dicesti era il tuo primo amore e che amavi immensamente. Con loro e con me ti incontrerai ancora nel Regno di Dio. E con i tuoi compagni che con te persero la vita e

che anche loro avevano tante storie da raccontare. Addio, mio povero e grande amico Antonino Martinico, addio.

Mentre ascoltavo i bollettini continuavo a pensare quanto fossero strani i commenti di Appellius e avevo ragione poiché poco tempo dopo venne fucilato con l'accusa di avere tradito la nazione in quanto nei suoi comunicati erano nascoste informazioni in codice che comunicava ai nemici inglesi. In due settimane di guerra gli inglesi affondarono sette sommergibili italiani nelle loro zone di agguato assegnate dai loro ammiragli, anticipando i tempi della storia di questi sommergibili e la mia vita trascorsa sul Ferraris. Dopo 12 missioni di guerra nel Mar rosso e sbarcato per febbre reumatica, il Ferraris lasciò Massaua per sempre per andare nella base di Betasom a Bordeaux, in Francia. Dopo 8 giorni di ospedale militare mi assegnarono al battaglione interno della regia marina in difesa della base navale di Massaua. Dopo 37 giorni di combattimento, l'8 aprile 1941 Massaua cadde sotto gli inglesi ed io fui fatto prigioniero assieme ad altri 4 mila uomini combattendo contro una divisione corazzata inglese e la legione straniera francese. Nei campi di prigionia incontrai molti sommergibilisti, marinai di navi di superficie, aviatori, fanti, camicie nere, carabinieri, bersaglieri, ecc, tutti catturati ed internati nello stesso campo. Si venne a sapere la verità sull'affondamento di 7 sommergibili in così poco tempo dai racconti di quanti erano sopravvissuti a quelle tragedie. Un sommergibilista marsalese di nome Fardella raccontò che era appena iniziata la guerra da una settimana e che il suo sommergibile era stato affondato nel Mediterraneo per le cannonate lanciate da un cacciatorpediniere inglese durante l'emersione notturna, quando furono tratti in salvo i superstiti lo stesso comandante inglese disse ai superstiti italiani : "per trovarvi e affondarvi ci avete fatto sudare le tradizionali sette camicie, noi sapevamo che eravate in questa zona d'agguato, vi cercavamo dal primo giorno di guerra" . Lo stesso fu per i nostri sommergibili nel Mar Rosso. Loro sapevano dove trovarci, come si venne a sapere dopo, in quanto ad ognuno era affidata una zona d'agguato delle dimensioni di dieci miglia marine per lato, la distanza che separa Trapani da Favignana, e quindi sapendo latitudine e longitudine e sapendo il giorno di partenza dei sommergibili dalle rispettive basi navali era un gioco da bambini calcolare quando i sommergibili sarebbero stati in zona di agguato. Così gli inglesi raggiungevano le zone d'agguato italiane e aspettavano nel buio, come successe per il Galvani e gli altri sommergibili che non ebbero neanche il tempo di rendersi conto di essere arrivati alla loro destinazione. L'Archimedi e il Perla per fortuna sfuggirono agli agguati rifugiandosi nelle coste eritree. Noi fummo fortunati, nella notte dell'11 giugno 1940, la nostra salvezza quella volta fu l'aver dimenticato gli sfoghi aperti che ci costrinse a tornare indietro, ma quando noi arrivammo nella nostra zona di agguato, anche in quel caso gli inglesi ci spettavano e sarebbe stato sicuro l'affondamento. Per fortuna la nostra manovra di immersione fu molto rapida e forse gli inglesi non si erano effettivamente accorti di noi altrimenti a quella velocità ci sarebbero venuti addosso speronandoci. Il vantaggio che loro avevano era notevole perché per un sommergibile cercare un'unità nemica in un quadrato di dieci miglia per lato è abbastanza semplice, se invece si fossero affidati alla carta nautica trovarci in un quadrato di 111 km (60 miglia per lato) sarebbe stato notevolmente più difficile. Passando dalla sala nautica capitava che sbirciavo la carta nautica poggiata sul tavolo e data la mia carica di nocchiere e grazie al fatto che il mio padrino, il capitano marittimo Nunzio Basciano, mi

aveva insegnato un po' di geografia e nautica, avevo capito che la nostra zona era di un primo (la carta nautica è segnata in primi). Comunque sia, il guasto alle batterie ci salvò e come dicono certi detti "non tutto il male viene per nuocere" e "ogni impedimento serve per giovamento". Gli inglesi ci attesero due giorni e due notti prima di andare via pensando che avessimo rinunciato alla zona, ma io pensai che fummo salvi anche per una preghiera che mi aveva dato mia madre e che portavo sempre con me assieme ad una santino della Madonna di Trapani. La preghiera l'aveva portata dalla Francia un cugino di mia madre, il capitano marittimo Francesco Scalabrino, nel 1931, quando io avevo 12 anni. Quella volta, in occasione di una grande riunione di famiglia, questo mio zio fece scrivere questa preghiera dicendo di trascriverla per ogni membro della propria famiglia e di portarla sempre con sé.

*Invocazione alla Santa Croce del nostro Signore Gesù Cristo.*

*Dio tutto possente che avete sofferto la morte all'albero particolare per i nostri peccati sarete con noi.*

*Santa Croce di Gesù Cristo abbiate pietà di me.*

*Santa Croce di Gesù Cristo sarete la mia speranza.*

*Santa Croce di Gesù Cristo respinge in me tutte le armi taglienti.*

*Santa Croce di Gesù Cristo versate in me tutto bene.*

*Santa Croce di Gesù Cristo girate da me tutto il male.*

*Santa Croce di Gesù Cristo fate che io possa pervenire il cammino della salute.*

*Santa Croce di Gesù Cristo respingete da me tutto attentato di morte.*

*Santa Croce di Gesù Cristo preserva da me gli accidenti temporali e spirituali perché adoro la Santa Croce di Gesù Cristo in eterno.*

*Gesù nazareno crocifissato abbiate pietà di me in tutti i secoli dei secoli e così sia.*

*Questa preghiera fu trovata nel 1505 nel sepolcro di nostro Signore Gesù Cristo e mandata in San Michele in Francia. Colui che legge o la sente leggere e la porta con sé non morirà improvvisamente né se brucerà né se annegherà né se si avvelenerà o cadrà prigioniero dei suoi nemici né se sarà vinto in battaglia. Colui che porterà questa preghiera-lettera con sé sarà preservato d'apoplezia e se per strada incontrerà qualcuno che soffre di questa malattia gli vada vicino perché ella si leverà prontamente. Colui che trascriverà questa preghiera per sé o per gli altri verrà benedetto dal Signore e colui che se ne burlerà farà penitenza. Quando questa preghiera è depositata in una casa essa la preserva dai fulmini e colui che la leggerà giornalmente sarà avvertito tre giorni prima della sua morte attraverso un sogno divino. Questa preghiera la porterai sempre addosso e la farai copiare ai tuoi compagni e gliela farai portare con loro. Abbiate sempre fede in Dio e vi salverà.*

*Cassisa Mario.*

Il cugino di mia madre, fratello del capitano Gaspare Scalabrino, portò questa preghiera dalla Francia appositamente quando seppe della disgrazia che era accaduta alla sorella di mia madre, Michela Mineo, il cui figlio era rimasto ucciso cadendo dall'albero di un bastimento a vela sul quale era imbarcato. Tranquillizzò le nostre famiglie dicendo che da allora in poi la preghiera ci avrebbe protetto sempre. Questa preghiera scritta su un foglio di carta insieme alla santina della Madonna di Trapani la porto con me da quel 1931, ha girato il mondo con me e sono consapevole del fatto che mi abbia salvato la vita in numerose occasioni e se sono giunto fino qui all'età di 89 anni, ne sono convinto, è grazie a lei.

Tante altre cose strane si vennero a sapere nei campi di prigionia parlando con gli altri prigionieri provenienti dalla difesa militare di Tobruk e dalla nave San Giorgio. Per esempio i nostri S79 e S81 andavano a bombardare la base navale inglese di Alessandria d'Egitto con il capo squadriglia, il generale dell'aviazione militare italiana e governatore della Libia Italo Balbo. Durante i voli dall'aeroporto di Tobruk decollava sempre per ultimo e alla base arrivava sempre con ritardo. Il comando superiore di Tobruk si insospettì e in una missione lo fece seguire da un aereo spia tenendosi molto a distanza. Si vide che l'aereo di Balbo atterrava in un aeroporto militare segreto britannico molto a sud del Cairo, capitale dell'Egitto, per portare sicuramente notizie militari agli inglesi. Informata Roma, nella successiva missione aerea si decise di abbattere l'aereo giustificandolo come errore: appena videro arrivare l'aereo, in ritardo rispetto agli altri, la nave corazzata cannoniera italiana San Giorgio, ancorata al centro della baia di Tobruk che fungeva da batteria navale e contraerea, aprì il fuoco con proiettili a sdrappen investendo l'aereo di Balbo. Nei successivi bollettini di guerra si disse che fu abbattuto per errore e che Balbo sarebbe stato decorato con la medaglia d'oro alla memoria per evitare di far sapere la verità agli italiani. La verità era che il 10 giugno 1940 alle ore 00.00 l'Italia era entrata in guerra contro la Francia e l'Inghilterra ma lo stesso 10 giugno era iniziata un'altra guerra, quella di liberazione dell'Italia dal fascismo. Tutti gli antifascisti che erano nei comandi aerei, terrestri e navali informavano il nemico sulle operazioni di cielo, mare e terra. Chi moriva, moriva sui campi di battaglia, nei cieli o nei mari, l'importante era che il fascismo, e non l'Italia, perdesse la guerra. Questa è la pura verità, noi ne siamo stati i protagonisti e coloro che hanno scritto la propria storia hanno scritto molte menzogne difendendole accanitamente. Noi questa guerra l'abbiamo combattuta con onestà e sincerità, fedeli alla nostra patria, anche se sapevamo che era una guerra inutile. Loro chiamavano questa guerra di liberazione e venne proclamata festa nazionale il 25 aprile sostituendo la tradizionale festa del 4 novembre, data dell'unità d'Italia della vittoria di Vittorio Veneto nel 1918. Dimenticarono che c'era chi combatteva per la patria e moriva nei sommergibili e nelle operazioni di guerra di terra, cielo e mare, ma nel loro trapasso risponderanno e renderanno le loro colpe dinanzi al tribunale di Dio.





In soli 20 giorni di guerra, dal 10 al 30 giugno, degli 8 sommergibili dislocati nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano 4 andarono perduti. Nel Mediterraneo, su 65 sommergibili se ne erano perduti 6 fra i quali quello del mio amico marsalese Fardella che si era salvato. I bollettini di guerra ormai davano un sommergibile perso al giorno e mia madre li ascoltava con molta apprensione. Ricevetti una sua lettera nella quale mi chiedeva notizie e scriveva con molta ansia per la mia vita e con espressioni piene di dolore e preghiere. Nella lettera mi mandava anche una sua fototessera che sembrava la maschera della piet , del dolore e della sofferenza, non rideva mai, come era sua abitudine il non avere mai riso in tutta la sua vita e nel guardarla non potei trattenere le lacrime. Mi scriveva che aveva fatto la tessera per percepire il sussidio di guerra per i due figli sotto le armi. Pensando al suo dolore di madre subito le risposi e la tranquillizzai.

*Mia madre con le tessere di riconoscimento per percepire il sussidio di mio padre che combatt  nella prima guerra mondiale e di noi due figli combattenti nella seconda guerra mondiale.*

Le lettere viaggiavano per via aerea. Subito dopo ricevetti la lettera di mio fratello Francesco che era in Eritrea, ad Assab, imbarcato sulla motonave Arabia della Lloyd triestina. Durante la navigazione nel Mar Rosso prima di attraversare lo stretto di Perim li avevano richiamati via radio ad Assab perch  era cominciata la guerra e mio fratello fu richiamato alle armi alla Regia Marina assieme all'equipaggio e quindi destinato nella stazione segnali ed avvistamento di Assab. Nella lettera mi diceva che quando noi fummo cannoneggiati per errore dal porto di Assab, lui voleva venire a vedermi con una motobarca, ma il comandante voleva una dichiarazione scritta dove non si prendeva la responsabilit  nel caso fosse accaduto il peggio, in quanto la zona era presa di mira dai bombardieri inglesi. Mio fratello era pi  grande di me di due anni e mezzo ed per me era come un padre, mi voleva un gran bene. Aveva una grande esperienza: a nove anni cominci  ad andare a mare come pescatore, dai 14 ai 20 anni navig  nei bastimenti a vela della marina mercantile italiana e fece il servizio militare sulla regia nave scuola Amerigo Vespucci e dopo fu istruttore velico alla regia accademia navale di Sant'Elena di Venezia. Anche se era giovane mi dava sempre ottimi consigli su come affrontare la vita di bordo, da civile o da militare. Mi diceva sempre: "quando sei sugli alberi dei bastimenti a vela o

piroscafi, prima che lasci una mano tieniti con l'altra" e mi dava tanti altri consigli su come affrontare altri lavori pericolosi. Nella base navale e aerea di Massaua gli attacchi inglesi diurni si intensificarono e il caccia aermacchi del pilota tenente Visentin abbattè un bombardiere poco veloce. Il tenente Visentin aveva una grande strategia aerea, si alzava in volo col suo caccia aermacchi dall'aeroporto militare di Otmlo e appena entrava in azione tutte le batterie antiaerei smettevano di fare fuoco permettendogli di volare più su oltre i bombardieri, poi si capovolgeva e si precipitava perpendicolarmente sul bombardiere scelto mitragliandolo, passandogli dietro e continuando a mitragliare da dietro si impennava nuovamente col muso in su e da sotto lo abbatteva. Tante battaglie ho visto dalla plancia del sommergibile Ferraris mentre bersagliavamo con le mitragliere breda 13.2. I piloti inglesi che si salvavano con grande rispetto venivano tradotti in un campo di prigionia ad Asmara.

Iniziò il mese di luglio del 1940. I lavori di ristrutturazione della coperta squarciata continuavano e si iniziava a sistemare le batterie rinnovate nella sala sotto la sala nautica. La domenica al centro della caserma sommergibili dove c'era il posto di guardia si celebrò una santa messa in suffragio dei caduti di guerra dei sommergibili, navi da guerra e aerei officiata dal cappellano militare e con la partecipazione di tutti i comandanti ed equipaggi dei quattro sommergibili superstiti. Finita la messa, dal podio un marinaio lesse la preghiera del marinaio.

*A te, o grande eterno Iddio, Signore del cielo e dell'abisso cui obbediscono le onde, noi, uomini di mare e di guerra, ufficiali e marinai d'Italia, da questa sacra nave armata dalla patria leviamo i cuori!*

*Salva ed esalta nella tua fede, o gran Dio, la nostra nazione.*

*Dà giusta gloria e potenza alla nostra bandiera. Comanda che le tempeste ed i flutti serbano a lei; poni sul nemico il terrore di lei; fa che per sempre la cingano in difesa petti di ferro, più forti del ferro che cinge questa nave; a lei per sempre dona vittoria: benedici, o Signore, le nostre case lontane, le care genti, benedici nella cadente notte il riposo del popolo, benedici noi che, per esso, vegliamo in armi sul mare, benedici noi.*

Questa preghiera commosse tutti noi presenti e qualche lacrima spuntò nel pensiero della lontananza forzata dalle famiglie e dai propri cari.

I lavori di riparazione della coperta terminarono e per un'ordinanza del Ministero della Regia marina italiana furono tolte le due boe di soccorso con i telefoni e al loro posto nella struttura della coperta ribadita una lamiera rotonda in ferro bucata dappertutto di oltre un metro di diametro. L'ordinanza aveva un senso in quanto un sommergibile quando viene colpito, come successe a noi, quello che tenta di fare è inabissarsi per sfuggire al nemico lasciando però la boa in superficie, questa quindi può segnalare la posizione del sommergibile e il nemico può facilmente attaccare con bombe subacquee. Questa ordinanza valeva per tutti i sommergibili italiani e le boe di soccorso vennero sostituite con lamiere in ferro forate ribadite a coprire le cave, i vuoti di coperta dove alloggiavano le boe. Le batterie accumulatrici rinnovate furono rimontate e sistemate nel vano per le batterie con tutti i relativi accessori. Nella prima settimana di agosto il Ferraris era pronto per riprendere le attività di guerra e uscire in mare. Un pomeriggio il comandante mandò me e un altro ragazzo, Zerillo, di Milazzo, imbarcato per sostituire Simone che era pieno di nichene, nella nostra segreteria dove il segretario prese dalla cassaforte due cassette di ferro col fondo in piombo tutti forati e delle dimensioni di 40x25x20 e con

manici in ferro a cerniere e coperchio con chiusura a lucchetto contenenti i libri cifrati. Erano un po' pesanti e il segretario ci diede una carriola edilizia con la quale li trasportammo a bordo consegnandoli ai due radiotelegrafisti Zorzi e Perugini che li chiusero nella cassaforte di bordo sorvegliate da noi notte e giorno. Il nostro era un trasporto sicuro in quanto eravamo in una zona militare vigilata in armi. Consegnate le cassette avendole portate in sala nautica nella cabina di radiotelegrafia ai due radiotelegrafisti, uscimmo in coperta e scendemmo dalla passerella per il molo pontile in cemento armato a palafitte per riconsegnare la carriola in segreteria. C'erano ormeggiati di punta a 15 metri l'uno dall'altro i tre sommergibili superstiti dalle missioni di guerra nell'Oceano Indiano, il Ferraris, l'Archimede e il Guglielmotti (il Perla era incagliato nelle vicinanze di Assab), nell'angolo sud del pontile c'erano i due cacciatorpediniere, l'Orsini e l'Acerbi, altri due rimorchiatori e alcune motobarche. Appena Zerillo riprese la carriola lasciata vicino la passerella e noi ci incamminammo per tornare a restituirla al nostro segretario di bordo in ufficio, suonò la sirena dell'allarme aereo: già gli aerei inglesi bombardavano la nostra base navale e io gridai al mio compagno di lasciar perdere la carriola e di correre verso il pontile nord e di buttarci per terra. Infatti attraversammo di corsa il pontile e una volta sulla terraferma ci buttammo a terra. Le bombe cadevano tutto intorno a noi, una cadde a trenta metri da noi e le esplosioni che si sentivano erano violentissime. Una bomba cadde sulla zattera galleggiante che era la cucina delle due torpediniere, squarciò lamiere, distrusse 15 metri di pontile e uccise i cuochi che stavano lavorando. Io e Zerillo eravamo passati da lì pochi secondi prima e da terra vedevo le schegge che si allargavano dappertutto e si alzavano fino a 30 metri da terra a ventaglio e salivano sopra di noi. Dopo l'attacco ai sommergibili e alle torpediniere gli aerei si abbassarono fino a 20 metri sopra di noi ed io riuscii a vedere un pilota inglese seduto nella carlinga dentro una cupola con una fessura per la canna della grossa mitragliatrice, ma per miracolo di Dio e della Madonna di Trapani, non spararono a nessuno. Ci alzammo e corremmo via dalle navi da guerra e dai sommergibili che stavolta erano il loro obiettivo. Se avessimo perso anche solo qualche istante saremmo finiti anche noi macellati coi cuochi di cui non si trovò neanche un pezzettino di carne nel mare intorno. E se i mitraglieri degli aerei inglesi ci avessero sparato sicuramente ci avrebbero ucciso. Gli inglesi quel giorno avevano cambiato tattica: anziché sorvolare alti le nostre basi ed essere intercettati dagli aerofani che avrebbero dato l'allarme venivano da sud di Massaua e si mantenevano bassissimi. Prendevano quota di bombardamento solo dopo essere già entrati nelle nostre basi e sorprendevo tutti gli aerofonisti e il personale delle batterie contraeree poi tornavano bassi così che noi non potevamo colpirli senza rischiare di colpire noi stessi. Nel bombardamento l'Orsini era rimasta parecchio danneggiata e stava per affondare con i morti e i feriti e i dispersi di cui non si trovò traccia dopo il bombardamento; i superstiti recuperarono i morti e i feriti e li caricarono sulle ambulanze della croce rossa della regia marina per portarli fino all'ospedale del comando marina militare a 500 metri dal pontile est dove era ormeggiata la torpediniera. I due rimorchiatori che erano ormeggiati lì vicino lo rimorchiarono in uno dei bacini galleggianti che erano alla fonda nella nostra stessa baia porto a poche centinaia di metri ad est del pontile, lo insellarono e lo alzarono a secco. Si ripararono la coperta, la falla del centro poppiere e le strutture interne danneggiate. Quel pomeriggio nell'Orsini e nell'Acerbi ci furono parecchie vite umane per-

dute e fortunatamente dalla pioggia di bombe si salvarono i tre sommergibili. Ormai gli allarmi aerei erano diventati normalità, l'allarme era continuo 24 ore su 24 e la sirena del cessate allarme non suonava mai, suonava solo l'allarme degli aerofani che intercettavano gli inglesi. Gli impianti di intercettazione erano primitivi, erano formati da un grande disco in lamiera in ferro a forma di un piatto cavato di 2 metri di diametro con un diaframma metallico nel centro collegato con un cavo telefonico che usciva da dietro ad una cuffia e il marinaio di guardia lo metteva sulle orecchie e stava seduto su un seggiolino metallico con due maniglie girevoli in mano girava l'aerofono tutto intorno a 360 gradi e l'altra maniglia faceva abbassare e alzare verticalmente e orizzontalmente da 90 a 90 gradi su e giù. Malgrado l'allarme fosse continuo si lavorava e si operava normalmente. La città di Massaua venne evacuata ad Asmara, nell'altopiano eritreo ma in città rimasero pochi coraggiosi che tenevano bar e ristoranti aperti. Gli inglesi erano combattenti leali, non bombardavano la città e non mitragliavano i civili e quando colpivano le navi non si accanivano tornando a bombardare ad ondate successive, davano il tempo ai sopravvissuti di raccogliere morti e feriti. Per quella notte non tornarono e vennero il giorno dopo. Lo stesso facevano i nostri S71 e S89 quando andavano a bombardare porto Sudan, il porto di Aden e l'aeroporto militare di Khartoum. Il giorno dopo venne dato l'ordine dall'ammiragliato del comando marina di Massaua di disormeggiare i tre sommergibili e allontanarli dal pontile banchina e ormeggiarli a giro di boa nella stessa baia a duecento metri distanti l'uno dall'altro in modo da rendere più difficile il bombardamento agli inglesi. Una mattina di inizio agosto lasciammo la nostra baia per la nostra seconda missione di guerra navigando in emersione tutto il giorno con rotta nord est. Attraversammo l'arcipelago di Pahiatic di circa 200 isole, isolotti rocciosi e sabbiosi a decine di miglia ad est di Massaua, sempre nelle nostre acque territoriali dell'Eritrea. Mentre mi trovavo sulla torretta guardando il mare vidi una grande fascia colore rosso corallo di circa 15 metri di lunghezza e due di larghezza che galleggiava. Erano erbe coralline che si erano staccate dal fondale a causa della forte corrente sottomarina e andavano alla deriva trasportate dalla corrente di superficie e dai venti e capì che il Mar Rosso prendeva il nome da questo fenomeno, avendo esso lo stesso colore di tutti i mari ed oceani della terra. Navigando con rotta nord est noi timonieri avevamo capito che era una missione di guerra nello stesso Mar Rosso, infatti non si andava nell'Oceano Indiano con rotta sud attraverso il golfo Zula zona in cui ci portavano in tempo di pace per le esercitazioni, ma noi stavamo andando ad est. Lasciamo l'arcipelago cambiammo rotta: 90 gradi est e navigando sempre in superficie ci dirigemmo verso il centro del mar Rosso. Il sole tramontò e si fece sera e noi continuavamo a navigare in superficie con i due motori diesel avanti a mezza forza. All'alba ci immergemmo a 40 metri di profondità e per tutto il giorno e per tutta la notte ci turnavamo con le guardie. Mentre ero di guardia al timone in camera di manovra con il sommergibile in immersione che navigava a due miglia all'ora con i due motori elettrici abbinati nei due assi porta eliche scoppiati dai due grandi motori diesel il comandante mi chiese il fondale. L'ecometro (scandaglio elettrico) era fissato al di sopra della bussola dentro una piccola cassetta vetrata con il diaframma illuminato che, una volta acceso l'impianto, segnava continuamente il fondale marino sotto di noi con una pellicola da 25 mm che da destra scorreva lentamente segnando i numeri in metri della profondità marina fino a 1500 metri. Leggendo ad alta voce i numeri davo la profondità

al comandante: il fondale montagnoso andava da 80 metri a 200 fino a 300 e poi fino a 800 fino a che oltre i 1500 metri non si poteva più leggere. Il fondale montagnoso quindi finiva a valle oltre i 1500 metri. Rispondevo al comandante che non prendeva il fondo. Capii che eravamo in zona d'agguato, il comandante voleva essere sicuro che in caso di attacco da parte di unità navali britanniche avrebbe avuto fondo per immergersi fino a 120 metri sfuggendo alle bombe. Dopo avere navigato tutto il giorno e tutta la notte con rotta a 90 gradi invertiamo la rotta a 265 gradi all'inverso, navigando da est (levante) ad ovest (ponente). Avevamo capito che quella era la nostra zona di agguato facendo la spola tra le nostre acque territoriali eritree fino alle vicinanze con la costa dello Yemen, possedimento coloniale inglese. Questo cambiamento era dovuto alla sostituzione dell'ammiraglio di Massaua, Bonetti, con uno venuto dall'Italia per via aerea, di cui non ricordo il nome, il quale non ci mandò a cercare le unità da guerra britanniche nei loro porti, ma ci fece aspettare il loro passaggio sul Mar Rosso da sud a nord. Gli inglesi infatti scortavano le navi mercantili che sarebbero passate di lì che trasportavano materiale bellico, viveri e truppe armate che poi le unità da guerra avrebbero utilizzato sul fronte cirenaico nel Mediterraneo, fra l'Egitto e la nostra Libia. L'esercito italiano combatteva nel fronte di Sollum Sidibaram e Marsa Matruk contro le truppe britanniche appoggiate da sudanesi, australiani, new zelandesi, indiani, sud africani, dai loro possedimenti coloniali cioè. I nostri altri tre sommergibili superstiti avevano a turno una zona d'agguato da pattugliare nel Mar Rosso e molto distanti tra loro in quanto la zona andava dalla nostra costa eritrea fino a quello dello Yemen. Sul Ferraris, dopo avere navigato tutto il giorno in immersione, a sera accertati che non ci fossero navi nemiche in superficie, emergemmo per caricarci d'aria compressa e per caricare le batterie elettriche che nel frattempo avevano consumato molta energia, sia per l'illuminazione interna sia per i motori elettrici che utilizzavamo in immersione. La carica delle batterie si praticava con un grande motore diesel in moto in folle con l'asse porta elica scoppiato, il carica batterie era incorporato nel motore che produceva energia elettrica che veniva poi convogliata alle batterie tramite grossi cavi elettrici che raggiungevano il vano delle batterie.

Con l'altro motore diesel in moto navigavamo con una sola elica tenendo la rotta con un po' di barre di timone scontato. Per l'aria, un grosso turbo compressore elettrico caricava a mezzo di una condotta in acciaio di alta pressione il gruppo di bombole d'aria compressa in camera ausiliare per compensare il consumo che se ne era fatto per l'assetto del sommergibile in immersione e per l'emersione. Il compressore si trovava nella camera siluri AD, entrando dalla porta stagna subito a destra rivolti verso poppavia, dove dormivo io quando ero libero di guardia, ed era molto rumoroso.

Dopo una settimana passata senza avvistare nessuna nave da guerra nemica arrivò il 15 di agosto. Ricordo la data perché a Trapani è festa. Dopo l'emersione parziale con aria compressa si adoperava l'esaurimento completo con due elettrotopompe sistemate in camera manovra, una a sinistra e una a dritta, che sviluppavano oltre 1000 giri al minuto e che facevano un rumore assordante, il mare in superficie era forza cinque, poiché erano cominciati i mosoni tropicali (venti da sud). Il sommergibile beccheggiava e rollava. Io mi trovavo di guardia al timone in camera manovra e mi accorsi che il sommergibile si inclinava sempre di più a dritta fino ad arrivare a 45 gradi. Prima non me ne ero accorto per via del mare grosso, ma il comandante che si trovava in plancia di comando seduto

nel suo sellino di dritta, si era subito reso conto del pericolo di sbandamento, così ordinò che fosse data aria in pieno alle casse zavorre 1, 2, 3 e 4 di dritta per raddrizzare il sommergibile. Nel frattempo le due elettrotopompe (si chiamano così perché sono rotativi a forza centrifuga, le elettropompe invece possono essere alternativi e si differenziano, la motopompa è con motore diesel) esaurirono le acque delle zavorre di sinistra e c'era il pericolo che nel mare in tempesta il sommergibile si capovolgesse. Il responsabile del lato sinistro, il capo contabile motorista navale, si accorse che la rotopompa di dritta era disaccoppiata dal giunto del motore elettrico e pompava a vuoto, anche io guardai e mi accorsi che le cose stavano così. Per questo rischiammo il capovolgimento. Questo successe perché il nostro sottocapo motorista navale, il trapanese Vincenzo La Commare, era rimasto a terra per malattia e fu sostituito da un sottocapo motorista dell'equipaggio di rispetto dei sommergibili di Massaua, il quale nonostante avesse ricevuto istruzioni precise non le eseguì. Non era adatto alla vita di bordo e ai lavori di un sommergibile in quanto l'aria chiusa gli dava alla testa, rideva per un nonnulla, era incosciente e sembrava ubriaco, non ragionava soprattutto. Prima di salire a bordo stava bene perciò era l'aria chiusa che gli dava alla testa. Dopo avere messo in assetto il battello, il comandante mi ordinò di salire nella falsa torretta e di inserire il comando timone elettrico governandolo con la bussola elettrica e mantenendo la rotta di 180 gradi sud con prora contro mare e vento. Questo per mantenere il sommergibile alla cappa, cioè sempre nello stesso punto, senza avanzare, con un motore diesel a mezza forza avanti con asse ed elica accoppiata e un motore a folle con asse ed elica disaccoppiati per caricare le batterie, il sommergibile intanto beccheggiava e rollava maledettamente. Dopo avere scontato il mio turno di guardia, a mezzanotte vengo rilevato da un altro timoniere e prendo il posto che aveva lasciato con la coperta per riposare, ma con mia grande sorpresa, accanto la mia coperta trovai un marinaio silurista che soffriva il mal di mare che aveva gli occhi chiusi e la bava bianca alla bocca. Era in uno stato di completo abbandono, allora bagnai con l'acqua del frigorifero un fazzoletto e gli tamponai la fronte, gli lavai la bocca e pian piano si riprese. L'acqua fresca fece effetto in quell'inferno di calore che si soffriva là dentro per il compressore e i motori in moto. Nei mesi da aprile ad agosto il mare era sempre stato in bonaccia, perciò quel cambiamento di tempo improvviso sconvolse quel povero marinaio. Dopo qualche ora dal rilevamento si sparse la voce che il comandante e il personale in torretta nell'oscurità della notte avevano avvistato una nave da guerra britannica. Il comandante ordinò al personale della camera manovra di prepararsi per il lancio del siluro dal tubo di lancio n.2 della camera siluri AV con l'allagamento del tubo dove era alloggiato il siluro a mezzo di una valvola presa mare. Quindi si aprì il portello esterno fuoribordo a prora con una trasmissione in aste in acciaio con giunti cardanici comandati con volantini a mano dalla camera manovra, pronti per il lancio. La nave inglese navigava da sud a nord quindi il sommergibile dovette cambiare rotta verso est con mare di traverso e rollando con grande sbandamento. Il comandante prese la mira con l'apparecchio radiomira panerai a diaframma a 360 gradi con un mirino girevole per tutta la dimensione del diaframma, fissato sul capodibanda all'altezza del viso rispetto al posto dove normalmente stava seduto il comandante. Attraverso il megafono ordinò "fuori il 2". Il caposilurista aprì la valvola dell'aria compressa del tubo di lancio n.2, spingendo il siluro fuori dal tubo come se fosse un proiet-

tile. Il siluro con la velocità acquistata avviò le 4 eliche montate sfasate una dietro l'altra girando una all'inverso dell'altra e accendendo l'acceleratore incorporato all'interno e mettendo in moto l'impianto elettrico interno del siluro e iniziando la sua corsa mortale verso il bersaglio stabilito dal comandante con una velocità di 11 miglia orarie, cioè 20 km all'ora terrestri. Ma il forte rollio e beccheggio del sommergibile provocato dal mare grosso fece spostare di qualche grado la prora e questo fece sì che il siluro mancasse il bersaglio di parecchie decine di metri distante 1 km da noi. Una volta esaurita la potenza, il siluro si inabissa. Nel sommergibile, subito dopo il lancio, di un siluro occorre compensare l'assetto introducendo nelle casse zavorra AV circa due tonnellate d'acqua, tanto quanto pesa un siluro, il quale era da 333 mm e nella testata aveva la potenza micidiale di 360 kg di pressione. Dopo il fallito siluramento, la nave scomparve nella notte navigando a velocità doppia rispetto alla nostra. Dopo avere ricaricato le batterie e fatto rifornimento di aria, prima dell'alba ci immergemmo di nuovo a 42 metri di profondità eludendo così la tempesta in superficie. Terminato il periodo di missione affidatoci dall'ammiraglio di Massaua, un pomeriggio della fine di agosto 1940 tornammo alla nostra base nel punto di ormeggio assegnato. Arrivati nel punto proprio a toccare la boa con la prora io mi trovavo a prora al posto di manovra col nostromo e altri marinai e mi calai fino alla boa. Il nostromo mi porse la gomina di ormeggio e la passai a doppiino nell'anello della boa dando la cima a bordo dove la legarono nella bitta di prora. Ma appena diedi la cima a bordo il sommergibile si allontanò di 8 metri ed io rimasi in piedi sulla boa; intanto la sirena d'allarme aveva già cominciato a suonare con gli aerei inglesi che già bombardavano e con la risposta immediata di tutte le nostre batterie. Non potevo rimanere a guardare mentre bombardavano così mi tuffai e nuotai per 70 metri, arrivai fino alla parte bassa della poppa e mi aiutarono a salire in coperta. In quel momento non pensai lontanamente alla possibilità che il mare potesse essere infestato di pescecani che ci avevano seguito fino alla baia, era già successo infatti che pescecani e razze con un'apertura alare di 3 metri ci avessero seguito perché la baia era piena di sardine e di pescegatto. Una volta il comandante gli sparò alcuni colpi di moschetto 91, ma non credo che gli abbia fatto niente. Col nostro rientro un altro sommergibile che aveva esaurito il turno di riposo per le manutenzioni di bordo usciva per la sua missione. Infatti, su 4 sommergibili tre erano in missione e uno restava alla base per le manutenzioni degli impianti, dei portelli, delle casse, dei motori e dei cannoni ingrassando gli ingranaggi che potevano arrugginirsi. I danni quella volta furono lievi grazie alle nostre batterie da guerra e dopo il bombardamento una motobarca con motore diesel della regia marina per il servizio dei sommergibili in rada ci trasportò nel pontile banchina e poggiando i piedi si aveva l'impressione di un leggero rollio, ma questo era normale dopo tanti giorni trascorsi nel pieno di una tempesta in mare. Tornammo tutti nelle nostre baracche dormitorio tranne i sette di guardia: due cannonieri, mitraglieri, tre marinai provveditori di proiettili e guardia veglia a turno, un elettricista e un sottufficiale motorista navale. Tutti per difendere il Ferraris con le due mitragliatrici breda 13.2 già fissate sulla parte superiore poppiera della torretta. Dopo la cena alle 18 andammo a riposarci sporchi e con la barba lunga nelle nostre brande X con teli di olona e il cuscino. Per lavarci e la barba si doveva aspettare il giorno dopo alle 11 quando avrebbero erogato l'acqua per 10-15 minuti nelle docce comuni. Mentre dormivamo, a mezzanotte circa, suonò la sirena e tutto il personale fuori servizio corse fuori

nei rifugi antiaerei nel sottosuolo vicino ai dormitori che avevano il tetto, le pareti e le scale in cemento armato. Ma io non mi fidavo molto di quella struttura, pensavo che se una bomba ci fosse caduta sopra sarebbe diventata una trappola mortale, perciò corsi nelle trincee che avevamo scavato noi stessi nella sabbia a pochi metri dalla battaglia del mare con l'alta marea, a 150 metri dalle baracche verso nord, di un metro e mezzo di profondità, lunga una quarantina di metri e larga 80 centimetri dove stavo con altri marinai, chi inginocchiato, chi seduto, senza mettere la testa fuori ma guardando solo in alto le fasce luminose dei riflettori che inquadravano i bombardieri aerei e i bengala luminosi lanciati da loro coi paracadute per illuminare gli obiettivi da colpire. Il cielo e la terra erano ancora una volta un inferno di fuoco e io mi sentivo un po' più sicuro in quella trincea perché pensavo che i rifugi in cemento armato fossero un bersaglio facile. La vita scorreva sempre così, non avevamo un attimo di riposo, sempre in un continuo dormiveglia ed era una grande sofferenza. Dopo un paio d'ore l'allarme cessò e potemmo dormire ancora un po'. Gli inglesi danneggiarono la pista di decollo dell'aeroporto militare di Otmlo che il giorno dopo fu ripristinato con cementate. C'erano sempre vittime tra civili e militari. Alle sei la sveglia con la tromba, la colazione in mensa e dalle 7 alle 10,30 tutti a bordo per le manutenzioni, quindi finalmente la doccia per i franchi di guardia per lavarsi, farsi la barba e lavare gli indumenti sporchi. Poi in sala ricreazione a scrivere le lettere per i nostri cari. A mezzogiorno il pranzo. Alle 16 tornai a bordo con altri uomini per il turno di guardia fino al giorno dopo alle 8. Alle 17 altro allarme aereo. Gli aerei britannici entrarono audacemente nella base da sud est, cioè dal mare, volando a circa 1000 metri di altezza bombardando le nostre unità ormeggiate nella baia, fortunatamente senza colpirle. Immediatamente entrarono in azione tutte le nostre batterie antiaerei e dall'aeroporto di Otmlo decollò l'aermacchi, il caccia del tenente Visentin. Le batterie cessarono il fuoco per fargli spazio e il tenente entrò subito in azione con grande audacia. Dalla torretta del Ferraris lo vidi impennarsi e volare altissimo sopra i bombardieri inglesi, poi lo vidi capovolgersi e andare in picchiata col muso in giù mitragliando ripetutamente l'aereo che aveva scelto il quale rispondeva al fuoco ma non riusciva a colpirlo, il tenente quindi gli passava a pochi metri dalla coda continuando in picchiata e subito dopo lo vidi girarsi all'insù a formare una specie di S al contrario mitragliando il bombardiere inglese da sotto e costringendo quest'ultimo a tentare un atterraggio di fortuna in quanto la carlinga dell'aereo si era danneggiata ma non aveva preso fuoco. Il pilota britannico allora si diresse a nord, verso il deserto di Ras Carrar, a poca distanza da noi e lo vidi tentare un atterraggio tra le dune e i fossati che i monsoni avevano creato. Gli indigeni chiamavano questo vento del sud "campisi" e quando soffiava la sabbia del golfo di Zula annebbiava la città di Massaua e anche la nostra base e si era costretti a respirarla e a mangiarla anche. I carabinieri avevano il compito di catturare i prigionieri di guerra e di portarli nei campi di prigionia ad Asmara, il pilota era tutto crivellato di colpi di mitragliatore ma aveva avuto la forza di non abbandonare il proprio veicolo per salvare la vita ai suoi tre compagni, l'ufficiale di rotta, il meccanico e il mitragliere, sacrificando la sua. La notte e il giorno successivo trascorsero senza allarmi. Dopo le manutenzioni allo scafo e ai macchinari di bordo, l'8 settembre 1940 uscimmo di nuovo in mare per la nostra terza missione sempre nel Mar Rosso, rilevando l'Archimedi che il 6 settembre aveva affondato la petroliera britannica Atlas. Mentre l'Archimedi procedeva al suo turno

di riposo gli altri tre sommergibili uscivano in mare facendo da spola tra la costa eritrea e quella dello Yemen, ognuno navigando in immersione di giorno e in emersione di notte e sfatati di 60 miglia a sud l'uno dall'altro, navigando in rotta levante e viceversa ponente, senza più uscire dallo stretto di Perim nell'oceano Indiano. Durante la mia guardia diurna al timone in camera di manovra con il Ferraris a quota 42 metri di profondità con rotta 90-est, il radiotelegrafista di guardia avvisò che in direzione sud-est, a poca distanza dalla nostra posizione, intercettava il rumore elicoidale di una nave. Praticammo la manovra di emersione portandoci a quota periscopio. Allora il comandante diede ordine di andare avanti tutta a 8 miglia all'ora in navigazione occulta con la stessa rotta e a quota periscopio. Il comandante accertò che si trattava di un solo piroscifo che dopo essersi avvicinato a noi si stava allontanando navigando sottocosta da sud a nord ed eludendo il nostro attacco, quindi ordinò di andare avanti adagio diminuendo la velocità ed immergendoci ancora a 42 metri. Si venne a sapere dopo che il comandante non ci aveva detto la verità e che in realtà si trattava di una nave da guerra australiana, un incrociatore tipo Sidney che aveva riconosciuto nel prontuario che conteneva le immagini delle navi da guerra di tutte le nazioni. Secondo me, ci disse una bugia per noi allarmarci. Dopo una settimana di missione a bordò si verificò un guasto nell'impianto di condizionamento con grande fuoriuscita di cloruro di metile dalla camera siluri AV che provocò avvelenamenti tra gli uomini che si contorcevano sul pagliolato per i dolori all'intestino e che perdevano conoscenza. Immediatamente fu fermato il sistema di condizionamento, ma il gas aveva invaso tutti i locali, fu messo in funzione l'impianto di purificazione aria cassa bulldok, ma non bastava, allora dopo avere accertato che in superficie non c'erano navi nemiche, dopo le 20 emergemmo aprendo tutti i portelli superiori della torretta. Immediatamente arrivò l'aria che penetrava velocemente dalle garitte di scesa sala motori e camera manovra dove ci trovavamo noi aperte dai cannonieri che erano i primi ad uscire fuori quando il sommergibile emergeva. Quindi il comandante e gli ufficiali uscirono in torretta coi binocoli notturni per scrutare l'orizzonte. Molti uomini in camera siluri AV erano in gravi condizioni e occorreva rientrare. In altri sommergibili c'erano stati dei morti a bordo a causa del cloruro di metile e il comandante decise di rientrare. In nottata stessa il comandante ordinò di fare rotta per tornare alla base e navigando a 18 miglia orarie. Poco prima della mezzanotte dalla camera manovra arrivò una telefonata al silurista di guardia in camera siluri AD dove dormivo io per avvertirmi di rilevare il timoniere di guardia al timone che a sua volta mi aveva dato il cambio lasciandomi il posto sul pagliolato dove si dormiva sulla coperta solo coi pantaloncini e l'asciugamano per detergere il sudore continuo e utilizzando come cuscino il salvagente gonfiato. Quindi mi avviai alla falsa torretta alle ore 24 a metà via dalla scesa scaletta portello torretta alla camera manovra. Con la bussola elettrica che aveva due quadranti, uno maggiore di 360 gradi e uno minore in minuteria da 0, 1 a 9, feci rotta 260 gradi quasi ovest. Dopo molte ore di navigazione col mare calmissimo cambiammo rotta e ci dirigemmo 225 gradi sud ovest per entrare da nord est nell'arcipelago di Pahiatic. Era buio fitto e a fari spenti a causa della guerra dovevamo passarci in mezzo. Trascorsero le mie ore di guardia ma ancora nessuno veniva a rilevarmi, il comandante infatti aveva deciso di lasciarmi di guardia perché gli altri due timonieri che dormivano nella camera siluri AV erano stati avvelenati dal gas ed erano poco affidabili, così il comandante a voce mi dava

istruzioni e io li eseguivo: dieci gradi a dritta, scontra leggermente, barra al centro, via così; quindici gradi a sinistra, scontra leggermente, barra al centro, via così; ed io attento con la manetta del timone elettrico in mano, guardando la minutera della bussola e sembrava che quando il comandante diceva "via così" io avessi piantato un chiodo al centro del quadrante della bussola, nemmeno un centesimo d'errore. Ma io avevo sonno, gli occhi mi si chiudevano e la luce della bussola era traditrice, capace di fare addormentare il timoniere stanco, il comandante lo capiva e ogni tanto mi richiamava per tenermi vigile. Nel quadrante rotondo della bussola, nella parte superiore, c'era una piastra a mezzaluna in vetro di colore blu scuro con il mezzo tondo in su che serviva per ammortizzare la luce bianca all'interno della bussola e guardando in quel quadrante blu mi sembrava che si stesse specchiando il mio cervello, vedevo tanti piccoli budelli che si attorcigliavano l'uno con l'altro. Fantasia, immaginazione o realtà, giuro su Dio e i miei cari defunti genitori che ho visto questo. In quella lunga notte al timone, con gli occhi che si volevano chiudere e il comandante che mi teneva sveglio parlandomi, non voleva cambiare timoniere in un momento così delicato, in quanto nel buio correavamo il rischio di incagliarci su qualche isolotto o secca o urtare una nostra mina. Infatti, le entrate obbligatorie per Massaua, da tutte le direzioni, erano state minate dalla nostra nave da guerra Eritrea per evitare che le navi inglesi potessero attaccarci. Come volle Dio, alle sei del mattino, dopo ben sei ore di guardia al timone arrivammo alla nostra baia e ci ormeggiammo. Immediatamente le motobarche vennero a prenderci e prima sbarcarono gli avvelenati che furono trasportati all'ospedale militare con le ambulanze della croce rossa. Gli ospedali portavano sui tetti delle grandi croci rosse per segnalare agli aerei la presenza di un ospedale. Forse per questo le baracche del comando marina e il dissalatore che erano a poche decine di metri di distanza non vennero mai bombardate, forse per senso di civiltà o forse perché pensavano che noi in Africa orientale eravamo tagliati fuori dalla nostra madre patria e che quindi un giorno ci avrebbero conquistato. All'arrivo avevo gli occhi con profonde occhiaie ed ero pallidissimo, il comandante se ne accorse ma non disse nulla, anche lui aveva il viso stanco e tirato per la lunga nottata trascorsa a tracciare la rotta più sicura e veloce per tornare alla base. Tutti noi avevamo parecchie ore di veglia addosso. Dopo avere stabilito il turno di guardia, sbarcammo, doccia comune, pranzo e dopo il segretario si presentò con una lista in cui una decina di noi che erano leggermente intossicati potevano usufruire di una licenza di 5 giorni sull'altopiano di Asmara. Io ero tra questi e il giorno dopo avrei preso il treno delle 8 che da Otmlo mi avrebbe portato a Mai-Barr, un villaggio nell'altopiano montagnoso a poca distanza da Asmara. Per noi questa fu una vera e propria novità, lontani dalle nostre case. Così fu e il giorno dopo col piccolo zaino per gli effetti personali in spalla lasciammo la stazione ferroviaria di Otmlo su un vagone di terza classe che aveva i sedili in legno come quelli dei treni italiani e con cinque sei vagoni tra merci e passeggeri. Iniziò il lento viaggio, lasciando Otmlo, attraversando la piana semidesertica di Docali e una collina sulla cui cima c'era un piccolo fortino in pietra circolare e un diametro di trenta metri e a un'altezza di un metro e mezzo in cui il 6 gennaio 1887 500 soldati italiani erano asseragliati per combattere per la conquista dell'Eritrea e che vennero massacrati da un esercito abissino di 12mila guerriglieri. Quel fortino rimase come monumento storico e la regia marina italiana volle onorare i caduti intitolando Docali una nave da guerra facente

parte della divisione navale del levante, un incrociatore che operava nel Mediterraneo orientale e nel Mar Rosso nel 1900. Entrammo nella pianura di Moncullo viaggiando sempre nella zona semideserta con poca vegetazione, cespugli selvatici e una piccola gazzella che fuggiva al rumore del treno sulle rotaie e questo mi fece pensare che per esserci degli animali doveva esserci anche dell'acqua potabile. Infatti, venni a sapere dopo che a Docali e Moncullo c'erano delle sorgenti naturali d'acqua minerale che veniva poi imbottigliata da una piccola azienda italiana. Salivamo sempre più su viaggiando su una sola linea ferrata e attraversando uno dopo l'altro paesaggi semidesertici e verdeggianti, lungo i margini delle catene rocciose e nelle valli profonde, notando anche come cambiava la temperatura e il clima. Man mano che il treno saliva la natura diveniva sempre più rigogliosa con molte foreste con enormi alberi verdi e lussureggianti fitti fitti e il clima si addolciva facendosi più simile alla primavera italiana. Nell'osservare il paesaggio che mi scorreva intorno, il mio pensiero andò all'ultima volta che fui di guardia al timone, quando il comandante mi chiedeva la profondità e con l'ecometro rispondevo che era oltre i 1500 metri perché lo strumento non riusciva più a leggere bene e pensai allora, vedendo le profonde vallate e le alte catene rocciose, che il lunghissimo bacino del Mar Rosso, da Suez a Perim doveva essere simile a quanto vedevo o adesso viaggiando in treno. E poi pensai che, chissà, magari milioni di anni fa un movimento della crosta terrestre tra il continente asiatico e quello africano provocò una frattura tale da fare inabissare parte della terra emersa e da squarciarla in modo che le acque penetrassero creando lo stretto di Perim. Infine, pensai che le cime più alte fossero rimaste come isole e isolotti, tant'è che nel Mar Rosso vi sono tantissime piccole isole che potrebbero esserne la testimonianza. Forse la mia fantasia viaggiava oltre misura ma forse accadde proprio questo. Il treno continuava la sua salita con una inclinazione di circa il 5% viaggiando sull'orlo della catena montuosa con le fitte foreste intorno la linea ferrata e ogni tanto dal finestrino arrivava una fumata dal fumaiuolo della locomotiva. Arrivammo dunque alla piccola stazione di Mai Barr, ad una decina di km di distanza da Asmara, a 2300 metri sul livello del mare. Il treno proseguì per Nefasit e infine per Asmara, capolinea di una linea ferrata lunga 175 km percorribile in sei ore con una media di 30 km all'ora e costruita dagli italiani (per via aerea c'erano solo 40 km). Ad attenderci c'era un marinaio in divisa della regia marina che ci condusse lungo la strada in salita asfaltata e pulitissima larga una quindicina di metri, la strada che da Massaua conduce ad Asmara e prosegue per tutta l'Eritrea, lo Scirè, il Tigrai, l'Ogaden e arriva fino ad Addis Abeba, capitale dell'Etiopia, a Mogadiscio, porto nell'oceano indiano della Somalia italiana e fino ad Assab, nelle vicinanze dello stretto di Perim. Oltre 3mila km di larghe strade asfaltate per il passaggio degli automezzi costruiti col sacrificio degli italiani negli anni della conquista dell'Eritrea, della Somalia e dell'Etiopia tra il 1900 e il 1940. Camminammo per un centinaio di metri ed entrammo in una zona piena di vegetazione dove c'era un grande edificio in muratura che per la sua maestosità sembrava un castello delle fiabe. Probabilmente era un fortino italiano del 1886 data la sua posizione strategica (a due lati scorreva una valle profonda mille metri) poi adibita a caserma della regia marina; fummo alloggiati in un grande e lungo camerone con le brande disposte in due corsie e doppio piano e stipetti per conservare i nostri indumenti. Il camerone era al primo piano e le finestre erano tutte aperte a fare entrare aria pura e pulitissima. Guardando dalle finestre non si vedeva né una pietra né

un tratto di terra senza vegetazione e allora capimmo che quel paradiso terrestre serviva alla regia marina per periodi di convalescenza per noi il personale che aveva subito degli interventi chirurgici o come noi un'intossicazione. Ci chiamarono in mensa per il pranzo al pianterreno le cui tavole e i cui banchi erano rivolti verso le finestre che guardavano nelle valli che cadevano a strapiombo. Dopo pranzo tutti in branda a riposare e recuperare il sonno perduto a bordo e in caserma per continui allarmi aerei notturni. Il giorno dopo, dopo la colazione con latte, caffè e brunusa, tutti giù ad esplorare quel selvaggio paradiso. La prima sorpresa fu nel trovare sotto le finestre della cucina una tribù di cinque sei grossi scimpanzè che si cibavano degli avanzi che i cuochi gettavano fuori dalle finestre. Stavano lì tranquilli, senza dare fastidio a nessuno, ormai si erano abituati alla presenza degli uomini e non ne avevano paura, così come noi non ne avevamo di loro. Avevano lo sguardo umano, erano robusti e col corpo peloso e la grandezza di un uomo. Ci incamminammo scendendo giù lungo la strada che avevamo fatto appena arrivati percorrendola come se avessimo voluto andare a Massaua e a circa 100 metri scorgemmo una fontana con un grosso rubinetto a chiusura dove alcune donne indigene stavano riempiendo i loro recipienti con dell'acqua potabile che fuoriusciva copiosamente. Anche nella cucina della caserma l'acqua era abbondante e questo mi fece pensare ad un acquedotto nell'altopiano dell'Eritrea che per differenza di livello forniva d'acqua i villaggi sottostanti. Proprio davanti la fontana sul ciglio della strada tra i fitti alberi della foresta soprastante un'altra tribù di scimpanzè con cuccioli sulle spalle che stavano fermi, forse ad aspettare che andassimo via per potersi avvicinare anche loro alla fontana. Tornammo indietro seguendo la strada che costeggiava la montagna e girando a sinistra la strada seguiva la montagna a formare un ferro di cavallo e in curva c'era un bar davanti al quale vi era un grande spiazzale per permettere ai camionisti di parcheggiare e rifocillarsi. Entrammo anche noi e bevemmo delle bevande, ormai camminavamo in piccoli gruppetti perché ognuno a bordo aveva fatto delle amicizie. Continuammo a camminare e alla fine della strada a ferro di cavallo ci trovammo una curva a gomito dove a pochi metri di distanza trovammo un'altra tribù di scimpanzè. Trovai strano il fatto che ogni tribù fosse così distante l'una dall'altra e pensai che forse ognuna di loro aveva il proprio territorio dove nutrirsi e vivere. Tra le fronde degli alberi più bassi vedemmo anche parecchi camaleonti, uno di noi ne prese uno e lo poggiava in punti diversi per vedere se davvero cambiava di colore e poi lo rimise sul suo ramo. All'ora di pranzo tornammo in caserma e lì con nostra grande sorpresa trovammo altri nostri compagni di bordo che erano appena arrivati dopo avere ricevuto le cure all'ospedale militare.

Il clima era primaverile e senza una bava di vento e piaceva anche stare al sole. Si indossava il solito pantaloncino corto color cachi, il corpetto bianco, la maglietta marinara e i sandali senza calze. Dopo pranzo tutti in branda a riposare. Rimasi in caserma con i miei due amici di bordo fino a quando ci fu servita la cena alle 18. Dopo scendemmo giù lungo il prato verde con alcuni fitti alberi che costeggiavano la strada. Arrivammo fin dove si formava la larga curva a forma di ferro di cavallo dove c'era un bar italiano e ci fermammo a bere qualcosa. Rimanemmo fino a sera e quando il buio si fece più fitto assistemmo ad un'altra meraviglia della natura. Ad alcune decina di metri dal bar, nel buio svolazzavano centinaia di piccole lucciole a due/tre metri dal suolo vicino agli alberi al di sopra del ciglio della curva della strada. Centinaia di piccole lucine, piccolissime lampa-

dine bianche grandi quanto la testina di un chiodo e volteggiavano nel buio della sera. Fu uno spettacolo unico vedere tutte queste piccole lucine simili a piccolissime cicale volteggiare tutte insieme e senza mai sparpagliarsi. Era un bellissimo gioco di luci bianche. Forse erano così vicine a noi perché erano state attratte dalle luci del bar, anche se stavano un po' lontani, nel buio. Per me fu una grande emozione perché delle lucciole conoscevo solo il nome. Il giorno dopo camminando nel prato sotto il finale della strada che girava a gomito, andando verso il villaggio di Mai-Barr a valle ci intrattenemmo a vedere uno stormo di decine di uccelli che beccheggiavano l'erba e piccoli insetti che trovavano sul terreno e ci accorgemmo che non avevano paura di noi, non volavano via anche se erano tanto vicino a noi che avremmo potuto pestarli perché erano uccelli abituati alla presenza dell'uomo che li consideravano degli animali da cortile e non venivano molestati o cacciati.

Era una meraviglia vedere tutti quegli uccelli che si cibavano nel prato. C'erano canarini, cardellini, uccelli con la cresta come i galli e tantissime altre specie equatoriali che in Italia non avevo mai visto, tutti pennuti coloratissimi, giallo, verde, rosso, giallo, azzurro, bianco, nero, celeste... e mi impressionò vedere alcuni piccoli uccelli che sembravano tante farfalle ma poi osservandoli bene vidi le zampe. Domandai agli indigeni di Mai-Barr il nome di questi piccoli esserini e mi dissero che erano liù-borreal, mi dissero anche i nomi degli altri ma non li ricordo più. Dopo avere trascorso cinque giorni in quel paradiso, respirando aria purissima grazie alla presenza delle immense foreste tutto intorno, sulle montagne e nelle valli profondissime, dovemmo riprendere il treno per Massaua. Ritornammo quindi in caserma e a bordo per il nostro consueto lavoro di manutenzione al sommergibile. Gli operai dell'arsenale militare di Massaua avevano riparato l'impianto di condizionamento d'aria, eliminando le perdite di cloruro di metile. Si lasciò la boa di ormeggio e si uscì in mare per l'ennesima missione di guerra nel Mar Rosso. Riprendemmo la nostra odissea, affrontando il nemico peggiore dei nostri nemici britannici, il caldo provocato sia dal clima tropicale sia dai motori di bordo dei due motori diesel. Operavamo in condizioni disumane, ma sapevamo che questa era la crudele legge della guerra. Si venne a sapere che la marina francese e inglese non aveva sommergibili da guerra nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano a causa del gran caldo e la nostra missione consisteva nel pattugliare la zona tra la nostra costa eritrea e quella, a levante, di fronte lo Yemen operando di giorno in navigazione occulta a 40 metri di profondità e di notte in emersione ricaricando le batterie accumulatori di corrente elettrica e d'aria compressa. Una notte, mentre mi trovavo di guardia al timone nella falsa torretta gli aerei inglesi lanciarono dei bengala paracadutandoli con dei luminosi che illuminarono a giorno la nostra posizione: loro potevano vedere la scia fosforescente lasciata dal Ferraris in navigazione notturna, in quanto nel buio della notte dalla prora e dai fianchi il sommergibile lasciava chiare tracce luminose in un gioco di lampadine colorate. Gli inglesi, prima di bombardare, dovevano però assicurarsi che la nave non fosse britannica ma italiana, ma non ebbero il tempo di bombardare in quanto molto tempestivamente il comandante dalla plancia diede l'ordine, attraverso la sirena d'allarme che suonò straziante dalla camera manovra, di eseguire l'immersione rapida, cosa che fu immediatamente fatta dal personale della camera manovra: dopo l'allarme infatti dalla scaletta che avevo di fianco scesero tre uomini, il comandante e due ufficiali di guardia, che richiusero dietro di loro il por-

tello e lo stesso fecero gli altri tre di guardia all'altro portello dell'altra scaletta sala motori. Il sommergibile era fatto in modo che nella torretta potessero stare al massimo sei persone, il numero era calcolato nel caso in cui fosse stata necessaria una immersione rapida: dalla scesa camera manovra potevano arrivare tre persone e lo stesso dalla scesa camera motori e tutto doveva avvenire molto rapidamente perché subito dopo la sirena la manovra di immersione si esauriva in 30 secondi e se non si era pronti a rientrare e chiudere dietro di sé i portelli si rischiava di rimanere fuori in mare. La rapida fu rapidissima ma non corretta come le altre volte e il sommergibile si immerse non in posizione orizzontale ma molto appoppata. In partenza a Massaua l'assetto era stato regolato esattamente quindi poteva essere accaduto che durante la manovra qualche persona in più sia andata a poppa in camera siluri AD. Il sommergibile è molto sensibile e se anche una sola persona non si trova nella posizione esatta perde il bilanciamento. In questi casi il timoniere orizzontale deve regolare l'assetto dalla camera manovra "dando barra" per sollevare la poppa o la prora, oppure il sottufficiale motorista di guardia in camera manovra regola l'assetto aprendo o chiudendo le valvole nei tubi collettori generali di l'entrata o l'uscita dell'acqua dalle casse zavorra AD o AV compensando o scompensando. Durante la rapida io rimasi al timone nella falsa torretta al di sopra della camera manovra, in posizione piuttosto scomoda, col corpo all'indietro e appoggiandomi sulla manopola elettrica del timone. In quei momenti pensai che la torretta era ancora in emersione e istintivamente tirai il collo in giù e sollevai lo sguardo verso il portello da cui era sceso il comandante aspettando che da un momento all'altro gli inglesi avrebbero potuto colpire la torretta ancora fuori dall'acqua. Penso che sia lo stesso cervello umano che in caso di pericolo cerca rifugio nel proprio corpo, guardando il punto da cui viene il pericolo e io cercai di difendermi sollevando il braccio e coprendomi il viso. Penso sia questo il misterioso istinto umano che prevede anticipatamente i pericoli, quello che chiamano "sesto senso". Come volle Dio, non successe nulla. I bombardieri britannici nella loro virata non fecero in tempo a bombardarci e una volta immersi non potevano colpirci perché le loro erano bombe di terra e non subacquee. D'altra parte noi fummo costretti a disimpegnarci dal combattimento perché con i bengala gli inglesi potevano vederci ma noi avremmo bombardato alla cieca con le nostre mitragliatrici 13.2 non potendo vedere loro. Per il resto della notte e per il giorno seguente pattugliammo la nostra zona di agguato alla profondità di 40 metri. La nostra missione nell'infido Mar Rosso continuò navigando di giorno in immersione a quota 40/42 metri di profondità sopra le montagne e le vallate subacquee e di notte in emersione. Dopo alcuni giorni ed alcune notti di agguato il radiotelegrafista comunicò che erano in avvicinamento due unità di superficie, perciò andammo a quota periscopio e capimmo che la velocità delle due unità era piuttosto sostenuta ma che erano a molta distanza da noi, circa 15 miglia, e per questo non eravamo in condizioni di potere attaccare. Dopo 8/10 giorni di missione, come stabilito dall'ammiragliato del comando marina militare di Massaua, rientrammo alla base navigando in emersione con i due motori diesel avanti a tutta forza non facendo più i soliti 18 miglia orari, ma un paio di miglia meno all'ora. Occorreva, appena rientrati, fare carenaggio, cioè scrostare la parte della carena immersa dalla vegetazione e dalla fauna marina che nel frattempo si erano accumulate e che non permettevano il corretto funzionamento dei portelli. La pulizia comprendeva anche i due assi porta eliche, le stesse due eliche, gli otto portelli ester-

ni dei tubi lancia siluri AD e AV, tutti i portelli al di sotto della carena delle quattro casse zavorra sinistra e della quattro casse zavorra destra e le due casse zavorra AV e AD. Perciò dovevamo pitturare lo scafo con antivegetativa antigalvanica.

Una mattina di settembre inoltrato del 1940 dopo essere rientrati alla base ed esserci ormeggiati, dopo qualche ora arrivarono tre bettoline rimorchiate (zattere senza coperta e senza motori adeguate per il trasporto di qualsiasi tipo di merce) che si ormeggiarono di fianco a noi per aiutarci a sbarcare l'arsenale per potere entrare nel bacino di carenaggio per le pulizie del carenaggio. Una bettolina (con la coperta a cisterna) era per il combustibile, una per i siluri e una per i proiettili dei cannoni da 100/47 e delle mitragliatrici da 13.2. Noi a passavamo porgevamo le munizioni prendendole dalla santabarbara dal basso della camera manovra per mezzo di un largo tubo con portello stagno superiore aperto, venivano prese da dentro la casetta torretta con porta nel lato dritto poppiero, le porgevamo agli operai che le sistemavano sulle bettoline, nella stiva senza boccaporti. Mentre compivamo queste operazioni e altri sbarcavano i siluri dai portelloni boccaporti aperti, suonò la sirena d'allarme, gli inglesi già bombardavano il porto commerciale di Massaua dove erano ormeggiate le altre unità da guerra e l'aeroporto che era il loro obiettivo principale e si dirigevano verso di noi. In quelle condizioni eravamo un obiettivo facile da colpire sia perché eravamo una polveriera e poi perché la superficie di attacco con le tre bettoline ormeggiate era maggiore; i danni sarebbero stati notevoli data la gran quantità di materiale esplosivo che avevamo accumulato. Le nostre batterie antiaerei bombardavano proteggendo la base e come volle Dio riuscimmo a terminare le operazioni di sbarco dell'arsenale senza grossi problemi, anche se tutto era reso più difficile per il gran caldo. Quindi entrammo nel bacino di carenaggio già immerso che funzionava come se fosse un sommergibile, si allagarono i doppi fondi rimanendo in assetto senza toccare il fondo e dopo avere insellato il battello si esauriva l'acqua dei doppi fondi con delle motorotopompe, quindi il bacino emergeva col sommergibile già insellato e dove erano già sistemati fisse e puntali laterali portando a secco il sommergibile. Si fece sera e sul sommergibile rimanemmo in sei di guardia anche se eravamo in bacino e lì non si poteva sparare. I bacini erano due, ormeggiati nei fondali a 20 metri l'uno dall'altro con una portata di diecimila tonnellate ciascuno e lunghi 120 metri. A qualche decina di metri dal primo bacino c'era la terraferma con le grandi batterie di cannoni navali e antiaerei e riflettori della zona di Ras Carrar. Tutto procedette come se fossimo in pace, ma quella stessa sera un altro allarme si ripeté e noi dovevamo abbandonare il bacino e raggiungere la terraferma e il rifugio antiaereo con una motobarca di una decina di metri senza coperta e con le panche per potersi sedere. Gli operai che lavorarono nel bacino si precipitarono sulla motobarca col motore già acceso e lo stesso fecero i miei 5 compagni a bordo. Mancavo solo io che non avevo sentito la sirena perché mi trovavo nella camera manovra. Il comandante del bacino di carenaggio, il tenente di vascello della regia marina italiana fu l'ultimo a salire sulla motobarca e domandò a suoi uomini se qualcuno era rimasto a bordo. I miei cinque compagni che erano a bordo con me si accorsero della mia mancanza, allora il tenente di vascello disse di andare a prendermi ma nessuno si mosse e fu proprio il comandante a venirmi a prendere. Salì sul lato alto destro del bacino, lo attraversò a metà di lunghezza di 60 metri, attraversò la passerella che poggiava sulla coperta del Ferraris e giunse fino alla scaletta a pioli in ferro della torretta che scen-



de fino in camera manovra chiamandomi ad alta voce: "marinaio, vieni giù, c'è l'allarme aereo!". Immediatamente lo seguii e tornò con me sulla motobarca. Scendemmo sulla piccola banchina vicinissima al bacino verso il promontorio roccioso della penisola di Ras Carrar dove c'era l'entrata per una sorta di rifugio antiaereo, cioè un sottopassaggio in cemento armato alto due metri e largo un metro e mezzo. Su un lato c'era una grossa tubazione in acciaio che dai serbatoi lontani interrati con cemento armato nel promontorio terminava a poca distanza dai due bacini da dove siamo entrati e dal grande tubo forniva il combustibile per le pompe dei motori diesel gruppi elettrogeni dei bacini.

*Il regio sommergibile italiano Galileo Ferraris a secco nel bacino di carenaggio dell'arsenale della regia marina di Massaua (Eritrea). Si vede la passerella*

*che dal lato alto del bacino poggia sulla coperta del Ferraris e si notano anche i candelieri con i cavetti corrimano della stessa passerella che è poggiata quasi sulla base del cannone e la torretta.*

Il tenente di vascello, un uomo sui trent'anni d'età, corporatura normale, era palermitano. Era il comandante dei due bacini di carenaggio dell'arsenale della regia marina di Massaua con personale civile e militare. Dopo che mi venne a chiamare e mi condusse fin sulla motobarca per andare nel rifugio antiaereo lo considerai un vero uomo di mare, anche se lavorava nel bacino e non navigava su unità di guerra. Si premurò della mia vita senza neanche avermi mai visto prima, era un uomo veramente coraggioso, nessun altro volle venire a cercarmi perché si aveva paura del bombardamento, ma lui corse fin sul Ferraris e rischiò la sua vita per me, quando invece avrebbe potuto andare subito al rifugio. Proprio cuore palermitano, cuore siciliano, cuore altruista e io restai commosso per quel gesto fraterno mentre i miei compagni non ebbero il coraggio di venirmi a chiamare. Ma io li perdonai e non tenni rancore nei loro riguardi e non li rimproverai neanche, ognuno di noi è libero di operare secondo la propria volontà e coscienza. L'allarme e i bombardamenti durarono per tutta la notte, fino all'alba, ma io ero stanchissimo avendo lavorato tutto il giorno per sbarcare le munizioni dal sommergibile e avendo la notte

prima fatto il mio turno di guardia dormendo pochissimo, perciò mi distesi sul pavimento di cemento e caddi in un sonno profondo e sentivo solo in lontananza i bombardamenti intorno a me fino a quando non sentii più nulla. Quando terminò l'allarme tornammo a bordo e alle otto fummo rilevati dal nuovo turno di guardia e dal resto dell'equipaggio che avrebbe continuato a svolgere le operazioni di manutenzione necessarie per tutti i portelli e le casse di zavorra dello scafo. Una motobarca portò invece noi, franchi di guardia, al dormitorio. Il mio primo pensiero fu quello di scrivere a mia madre e andai ad imbucare la lettera nell'ufficio postale centrale di Massaua invece che nel cassone della caserma per avere un po' di tempo libero. In quel momento Massaua non sembrava in guerra, sebbene la maggior parte dei negozi e dei bar e ristoranti erano chiusi perché la gente del posto era stata portata nella vicina Asmara. Alcuni però decisero di restare in quanto la piccola popolazione militare dava loro commercio. Eravamo circa quattro mila persone tra comandanti, ufficiali, bassa forza imbarcati e quelli di stanza nel comando marina e nelle fortezze delle batterie di cannoni navali ed antiaerei, senza contare l'aviazione. Inoltre eravamo più o meno certi che l'aviazione britannica non avesse puntato ai civili, ma quando sonava l'allarme aereo correvano tutti ai rifugi antiaerei del comune. Per mezzogiorno rientrai in caserma e pranzai coi miei compagni in mensa, la sera il solito allarme aereo e andai a rifugiarmi nel rifugio trincea sulla spiaggia a pochi metri dal mare. Dopo quattro giorni di bacino, una mattina tutti a bordo del Ferraris che era stato sistemato, pulito e pitturato ed era pronto per una nuova missione di guerra. Il personale del bacino allagò i doppi fondi facendo immergere il bacino stesso, il Ferraris galleggiò uscendo dai due laterali con i motori elettrici avanti adagio per ormeggiarsi alla boa poco più avanti. Si affiancarono nuovamente le tre bettoline e imbarcammo le munizioni e il combustibile attraverso un tubo al di sotto della coperta a scafo con chiusura con valvola e tappo filettato in bronzo. terminate queste operazioni gli operai del bacino chiusero e bloccarono i portelloni di entrata siluri. terminate tutte le operazioni di imbarco il sommergibile era pronto per affrontare altre insidiose missioni di guerra. Alla fine del lavoro, prima delle 18 il personale tornò tutto in caserma per la cena e a bordo rimasero sei persone di guardia compreso me che il giorno prima ero stato libero. Cadde la sera, dalla torretta si osservava tutto il panorama della base navale di Massaua nell'oscurità quasi totale della notte senza luna che faceva intravedere fino a sei chilometri da noi, ad ovest, le colline circostanti di forma semicircolare e le decine e decine di cannoni della base, osservando l'orizzonte del Mar Rosso ad est e a sud e poi a sud ovest le baracche e l'edificio e l'ospedale del comando marina e più in fondo le sagome di piccoli edifici della bellissima città di Massaua. Il mare era calmissimo, cupo e nero e non c'era un bava di vento, il cielo era stellato, il clima caldo ma sopportabile a dorso nudo. Tutto intorno il silenzio e sembrava che non dovesse succedere nulla quella notte. I due mitraglieri di guardia riposavano sul pavimento della torretta, io guardavo tutto intorno e il mio pensiero era ottimista anche se un presentimento di cattivo presagio si stava insinuando. I britannici da due giorni non bombardavano e quel silenzio ad un tratto sembrò anticipare un nuovo inferno. Intorno le 22 di quella sera la sirena del comando marina suonò lugubre e straziante rompendo la calma e pochi minuti dopo si cominciarono a sentire i rollii degli aerei che stavano avvicinandosi. Noi ormai eravamo abituati a quel rumore, quasi sentivamo gli aerei ancora prima che la sirena suonasse. Come al solito, gli

aerei entrarono nella nostra zona ad alta quota lanciando dei bengala con paracadute che illuminarono a giorno per parecchio tempo tutta la zona circostante prima che arrivassero a terra. Il ritardo era una nuova strategia degli inglesi. Mentre due bombardieri lanciavano i bengala, altri bombardieri entravano in azione puntando sui nostri obiettivi trovando tutta la zona illuminata. Mentre le nostre batterie terrestri e navali contraeree puntavano verso di loro, dal nord del deserto giunsero due aerei che volavano bassissimi a dieci metri di altezza e che puntavano uno verso di noi e uno verso il Guglielmotti che era ormeggiato a 100 metri da noi. Per fortuna i bengala avevano fatto tanta luce che ci accorgemmo di loro e facemmo fuoco. Tutto questo in un attimo e gli aerei avevano già lanciato le loro bombe che andarono a vuoto formando alte colonne d'acqua. Una lingua di fuoco si allungò dall'aereo colpito nei serbatoi e si infiammò. I due piloti si gettarono in mare salvandosi e l'aereo affondò a meno di cento metri dal nostro posto di ormeggio. L'altro aereo che aveva come obiettivo il Guglielmotti rimase illeso e sparì verso sud. I piloti furono presi dall'equipaggio della motobarca e fatti prigionieri. Erano due ragazzi di 18 anni e non erano inglesi ma alleati, uno era irlandese, l'altro olandese. In mare non potevano annegare perché la tuta che indossavano era un pezzo unico e completamente stagna e fatta in modo che permettesse di galleggiare. Inoltre avevano molte tasche stagne dove vi era una fornitura speciale di viveri, biscotti, cioccolato, acqua minerale, liquore e una torcia a batterie in modo da potere segnalare la loro presenza di notte, erano equipaggiati per stare molti giorni in mare. Vennero portati in un campo di prigionia ad Asmara. Il giorno dopo la mattina presto sul posto dove affondò l'aereo venne portato un ponte galleggiante per recuperare il veicolo con l'ausilio dei palombari che lo imbraccarono, era un aereo con un'apertura alare di circa sei metri e con due posti guida uno dietro l'altro, una sola elica e un solo motore. Fu trasportato sul molo dell'arsenale della regia marina.

Riflessioni sul cervello umano (questa riflessione non l'ho elaborata, il cervello mi dettava ed io con la penna nel mio pugno scrivevo): nel ricordare l'affondamento del regio sommergibile Galvani, dove perse la vita il mio amico Antonino Martinico, mi venne un pensiero che non riesco a tenere chiuso nella mia mente e a lui lo voglio dedicare. Il sommergibile Galvani era partito dalla base navale di Massaua in Eritrea, colonia italiana nel Mar Rosso, il 10 giugno 1940 allo scoppio della seconda guerra mondiale per effettuare una missione di guerra di agguato nel Golfo di Oman, nel Golfo Persico, Oceano Indiano. La notte del 24 giugno si trovava in emersione nella zona assegnatagli fuori dello stretto di Oman e una nave di superficie nemica lo attendeva nel buio della notte in quanto era a conoscenza del fatto che un'unità italiana sarebbe arrivata. Prontamente gli inglesi accesero i riflettori, aprirono il fuoco e colpirono il Galvani con due colpi di cannone. Mentre il sommergibile tentava il disimpegno immergendosi fu colpito da una scarica di bombe di profondità lanciate dal caccia inglese Falmouth. In seguito all'esplosione ci furono delle grandi infiltrazioni d'acqua nei locali interni e il sommergibile fu costretto a risalire in superficie; 26 uomini ebbero il tempo di gettarsi in mare tratti in salvo dal caccia inglese e portati nei campi di prigionia. Nell'affondamento che durò solo due minuti persero la vita gli altri 26 uomini che non fecero in tempo ad uscire dai 4 portelli della coperta e della torretta. Ciò che segue l'ho immaginato io, pensando al mio amico. Mentre il sommergibile sta per affondare, nell'ululato straziante delle acque in entrata

nello scafo chiede aiuto al mare: "aiutami mare, non farmi affogare". "Non posso, non posso", grida il mare. "Salvami" grida il sommergibile "salva i miei figli che stanno nel mio ventre". "Non posso" grida il mare "i tuoi figli sono già affogati". "Sei crudele, sei crudele". "Non dirmi che sono crudele, non offendermi, non sono io crudele" rispose il mare piangendo. "Chi è crudele allora?". "E' il tuo re e il tuo duce che ti mandarono così lontano dalla tua terra natia". "Salvami, salvami", grida ancora il sommergibile. "Non posso, ormai sei ferito a morte, sei tutto squarciato e il tuo cuore (motori) è spezzato e sanguina, non posso, non posso prosciugare e portare a secco tutti i mari e tutti gli oceani, sarebbe innaturale". "Non mi salvi perché non mi ami" rispose il sommergibile "perché le mie eliche e i fumi di scarico dei miei motori ti disturbavano". "No, non è vero, è una bugia" rispose il mare "ti ho sempre amato fin dal giorno in cui sei nato e varato nel cantiere navale scendesti in mare e fosti battezzato dandoti un nome. Ti ho accolto con gioia infinita, ho accarezzato i tuoi fianchi e la tua carena. Nella tua lunga navigazione nei mari e negli oceani ti ho cullato e coccolato tra le mie onde e nelle terribili tempeste ti ho sempre aiutato a farti rimanere a galla sulla cresta delle mie onde". Il sommergibile affonda e il mare lo accarezza nella sua ultima scesa, adagiandosi per sempre sul fondo marino insieme ai suoi figli rimasti nel suo ventre. "Che ne sarà di me?" chiede il sommergibile al mare. "Ti custodirò insieme a tuoi figli e riposerai in pace per l'eternità. Nessuno oserà profanare la tua possente mole d'acciaio e a ricordo fioriranno alghe e fiori e veglierò per sempre su di te e sui tuoi figli".

Il giorno dopo lo scampato affondamento del nostro sommergibile fummo richiamati per una nuova missione di guerra. Nel pomeriggio lasciammo la nostra boa di ormeggio e uscimmo in mare per raggiungere la zona di agguato assegnataci dall'ammiraglio di Massaua. Raggiunta la zona, durante la navigazione in immersione a 40 metri di profondità il radiotelegrafista di guardia agli idrofoni segnalava la presenza di unità nemiche ascoltando i rumori di macchine a turbina. Risalimmo a quota periscopio ma le navi erano molto distanti da noi e la loro elevata velocità permise loro di sfuggire al nostro attacco. Durante la navigazione occulta, quasi al tramonto il comandante diede ordine di risalire e ci fermammo a 50 metri da un isolotto dove c'era una grande profondità e disabitato con una collina verdeggiante alta non più di 100 metri, come la nostra Levanzo nelle Egadi. Dalla torretta uscirono le solite sei persone di guardia compreso il comandante e l'ufficiale di rotta. Fermammo i motori elettrici di propulsione delle due eliche e aprimmo tutti i portelli per fare cambiare l'aria viziata all'interno dello scafo, mimetizzandoci sotto la scogliera dell'isolotto. Io mi trovavo di guardia al timone nella falsa torretta. Vedendo tutto fermo salii anch'io i pochi scalini a pioli in ferro della scaletta uscita torretta e vidi l'isola. In realtà chi era di guardia al timone non poteva uscire fuori ma io avevo grande curiosità e uscivo sempre qualche minuto. Il comandante mi lasciava fare e non mi rimproverava anche perché sapeva che io non avrei abusato della sua pazienza. Fu in questo modo che una volta vidi una fascia corallina che galleggiava, erbe coralline che si erano distaccate dal fondo, penso che derivi da questo fenomeno il nome del Mar Rosso. E poi non abusavo della pazienza del comandante e in pochissimi minuti mi ritrovavo giù nella falsa torretta al mio posto di guardia o in camera manovra al timone.

Il Ferraris stava fermo ad una cinquantina di metri dall'isolotto su un fondale di 200 metri di profondità, poco più a largo l'ecogoniometro aveva segnato 1500 metri di pro-

fondità quindi quell'isola era la cima di una altissima montagna con le falde immerse nel fondale marino, a testimonianza del fatto che il Mar Rosso è montagnoso. Altra testimonianza ce la diede l'incidente del Macallè, il quale si incagliò su un piccolo scoglio appena fuori dalla superficie del mare e in seguito alla falla che si era formata e l'allagamento dei locali sprofondò a 400 metri. Quel piccolo scoglio era la cima di una montagna con la parete a strapiombo, in quanto il Macallè si inabissò nello stesso punto in cui si incagliò. Eravamo fermi, in attesa che calasse la notte. Era una strategia del comandante Livio Piomarta quella di stare nascosti e mimetizzarsi fino a che non si fosse fatto buio, quindi a sera chiudemmo i portelli di coperta dai quali entrava l'aria e uscimmo al largo con i motori diesel in moto. Era la zona dove si incrociavano le navi inglesi che navigando a grande distanza da noi riuscivano a sfuggire ai nostri attacchi. A mezzanotte da nord-nord ovest rispetto alla nostra posizione vedemmo una grande nave illuminata e mentre si avvicinava gli uomini di guardia sulla torretta la osservavano coi binocoli notturni. Si trattava di una nave ospedaliera della croce rossa britannica che probabilmente trasportava i feriti e i malati provenienti dal fronte di guerra egiziano. Passò a circa un miglio da noi. Aveva degli emblemi rossi di una croce rossa nelle due murate centrali e nel fuoribordo illuminati da riflettori elettrici sistemati nei capi di banda e c'erano delle croci rosse anche sui fumaioli. Secondo la Convenzione di Ginevra non possono attaccare navi ospedaliere perciò la lasciammo attraversare la zona fino a che scomparì alla nostra vista nell'oscuro orizzonte della notte. La nostra missione continuò fino alla fine stabilita senza che accadesse nulla e così al termine rientrammo alla nostra base ormeggiandoci nuovamente alla nostra boa nella baia di Ras Carrar. Come sempre sbarcammo tutti tranne coloro che erano di guardia.

La vita trascorse tra altre missioni di guerra e di guardia a bordo e in boa e di bombardamenti. Un pomeriggio mentre ero di guardia a bordo sulla torretta suonò la sirena dell'allarme aereo che avvertiva che i britannici stavano bombardando la parte interna della base navale di Massaua. Stavolta i bombardieri avevano colpito nella zona nord ovest, tra il villaggio di Otmlo e il deserto sabbioso di Ras Carrar, dove erano sepolti centinaia di fusti in lamiera d'acciaio di duecento litri ciascuno contenenti benzina per il rifornimento degli aerei bombardieri e caccia italiani di stanza all'aeroporto di Otmlo di Massaua. Dalla torretta vidi una terribile esplosione, gli stessi fusti col combustibile saltarono in aria infiammandosi in volo e altissime fiammate che si alzavano in aria oltre i venti metri tanto che sembrava un vulcano in eruzione, un fuoco d'artificio. L'incendio durò a lungo distruggendo tutto, i fusti erano nascosti sotto la sabbia per non essere visti dai nemici e, considerando che dopo tanto tempo non si erano resi conto del rifornimento, supponemmo che avessero avuto delle informazioni specifiche da qualcuno. Per diverse notti durante altri precedenti attacchi aerei avevamo visto delle luci a flash che facevano segnalazione nella collina a nord ovest rispetto a noi a confine col deserto di Ras Carrar. Addirittura i nostri mitraglieri volevano fare fuoco ma era come colpire noi stessi e poi la luce che durava solo pochi istanti era distante da noi di circa 5 chilometri. Quei continui bombardamenti aerei entro terra, nell'aeroporto e nel deserto dove si celava il combustibile per i nostri aerei era una strategia ben precisa degli inglesi così come facevamo noi bombardando le loro basi ad Aden, Porto Sudan e Kartoum. Se avessero colpito e distrutto le nostre scorte di combustibile era probabile che dall'Italia non ne arrivasse più,

come successe. Nei primi mesi di guerra noi eravamo riusciti ad abbattere parecchi loro aerei che erano vecchi e poco veloci, ma dopo arrivarono questi velocissimi bombardieri aerei che prendevano il nome dalla città di costruzione: i bristol, i cardiff, i lanchaster, i gloucester, i blenain, ecc. Portavano sotto la carlinga quattro bombe ciascuno, io li vedevo sganciare e li contavo, che avevano la forma di un siluro di un metro e mezzo di lunghezza. Dopo la distruzione incendiaria di quella notte gli inglesi presero coraggio e il pomeriggio dopo suonò nuovamente la sirena: volavano velocissimi e bassissimi (a due metri dal mare) da est rispetto alla baia, da sud rispetto la città di Massaua, si impennarono sopra l'isolotto Erba dove erano pronte le nostre batterie. Gli inglesi per la grande velocità superarono l'isolotto e si diressero verso l'aeroporto che iniziava dalla spiaggia della stessa baia. I nostri sei bombardieri S79 e S81 non fecero in tempo ad alzarsi in volo che furono colpiti dalle bombe inglesi provocando una strage. Erano carichi di benzina e di bombe per rispondere al fuoco della notte avanti andando a bombardare le loro basi militari di Aden, Porto Sudan o Kartoum. Fu un flagello, i nostri bombardieri vennero colpiti ed esplosero con molto fragore incendiandosi. Gli inglesi volavano in formazione da sei, tre avanti e tre dietro, e uno di loro addirittura fu coinvolto nell'esplosione dei nostri bombardieri e precipitando sparse pezzi di sé per tutta la zona dell'aeroporto. Si salvarono solo due caccia aermacchi, di cui uno del tenente Visentin, che erano già decollati per contrastare il fuoco nemico. Gli inglesi sparirono velocemente a sud, verso le colline e noi non eravamo in grado di contrastare i loro bombardamenti e la loro fuga perché volavano bassissimi e troppo veloci: dalle colline si rischiava di colpire il personale di Erba e viceversa. Neanche i due caccia poterono fare molto perché i britannici volavano troppo bassi e avrebbero colpito le nostre batterie terrestri e il personale. Dopo la distruzione dei bombardieri e della pista d'atterraggio, i due caccia furono richiamati dal comando aereo di Massaua per andare nell'aeroporto di Asmara. Gli inglesi avevano cambiato strategia avendo a disposizione degli aerei molto più veloci dei nostri aermacchi. Sorvolando così a bassa quota le nostre basi non si riusciva neanche a rispondere al fuoco senza rischiare di colpirci noi stessi a vicenda. Era successo anche a noi prima della distruzione dei nostri bombardieri che mentre eravamo ormeggiati alla nostra boa un ricognitore bombardiere britannico passasse bassissimo sopra di noi, a due metri dal mare e a una cinquantina di metri dalla nostra prora, non potevamo sparare con le nostre mitragliatrici breda 13/2 perché altrimenti avremmo colpito i due bacini galleggianti di carenaggio a un centinaio di metri da noi e le batterie antiaeree navali di Ras Carrar, e lasciammo che il ricognitore sparisse a nord verso il deserto di Ras Carrar. Così cambiò anche la nostra strategia aerea nel combattere e contrastare le incursioni aeree britanniche. Gli aermacchi dovevano affrontare gli inglesi prima che entrassero nel nostro territorio. Questi arrivavano quasi sempre da est, dal mare, e noi durante la nostra permanenza ormeggiati alla boa dalla torretta assistevamo a tutto quello che accadeva in cielo e lungo la sconfinata pianura della base aerea e navale di Massaua fino alla catena di colline che ci circondavano a semicerchio e al deserto di Ras Carrar che si perdeva ai nostri occhi. Qualche giorno dopo la distruzione dei nostri bombardieri, mentre ero a bordo di guardia sulla torretta insieme agli altri, due mitraglieri e personale di guardia, prima del tramonto da est a 50 metri di altezza vedemmo arrivare un aermacchi italiano sorvolando le nostre batterie antiaeree e navali di Ras Carrar e praticando, come si era soliti fare

quando si è di ritorno da una missione di guerra, la rotta di sicurezza d'entrata alla base aerea e navale di Massaua per evitare di venire scambiati per nemici. Era il velivolo del tenente Visentin che aveva sostenuto un accanito combattimento aereo evitando che gli inglesi entrassero nel nostro territorio. Rientrava dal mare e volava a cento metri ad angolo nord da noi. Sicuramente ne era uscito vittorioso dato che rientrava incolume e dalla torretta lo vedi allontanarsi: dato che la pista d'atterraggio di Massaua era stata distrutta doveva andare fino all'aeroporto di Asmara, a 2300 metri sul livello del mare. Ma mi fece impressione la lenta navigazione con cui procedeva verso ovest, col muso un po' all'insù in quanto doveva arrivare alla quota di atterraggio di Asmara e questo causò nella mia mente un triste presentimento. Ero abituato a vedere sfrecciare il suo aereo a velocità elevatissime sia quando si impennava sia quando puntando i nemici scendeva in picchiata quasi dovesse sfasciarsi al suolo e a pochi metri da terra riprendeva quota e in verticale mitragliava i nemici abbattendoli. La lenta velocità non faceva pensare ad una vittoria, per questo ebbi l'impressione che qualcosa non fosse andato per il verso giusto e mi sembrò come un animale ferito a morte che vincente torna a rifugiarsi nella sua tana per morire. Giuro su Dio e sui miei cari defunti genitori che rimasi turbato e pensai ad un triste presentimento.

Scesa la sera il nostro compito era vigilare in caso di attacco aereo dalla parte bassa del deserto da dove erano arrivati gli aerei nelle notti precedenti, ma la notte passò tranquilla. L'indomani una triste notizia si sparse velocemente per tutta la base navale di Massaua creando scompiglio e grande dolore. Via radio Asmara informava che rientrando vittorioso da un combattimento aereo il tenente Visentin aveva finito la sua corsa schiantandosi contro l'alta cima della montagna di Nefasit, a duemila metri sul livello del mare, a circa 10 km da Asmara, a causa della fitta nebbia che avvolgeva l'altopiano eritreo. Recuperato il corpo, fu portato nella caserma reale aeronautica militare italiana dell'aeroporto militare di Asmara. Il suo corpo sfracellato fu deposto in una bara avvolta col tricolore della bandiera italiana col berretto di tenente della reale aeronautica militare italiana e un medagliere al valor militare. Fu vegliato da 4 avieri e un ufficiale, tutti di picchetto in armi a turno 24 ore su 24. Infine fu trasportato nella cattedrale cristiana di Asmara nel centro della città in via dell'Impero, dove fu celebrata la Santa Messa in suo suffragio. Mentre tutta la gente era assiepata fuori e dentro la chiesa e veniva introdotta la salma del tenente Visentin col carro funebre, un aereo britannico sorvolò sopra la folla e gettò una corona di fiori che fu raccolta e poggiata sul carro funebre. La gente rimase stupefatta: dapprima si pensò ad un attacco aereo ma poi tutti si resero conto che anche il nemico dell'uomo morto era un fratello e che aveva voluto rendere omaggio ad un combattente valoroso. Grande segno di civiltà umana, gli inglesi sapevano ora e luogo esatti del funerale e avrebbero potuto attaccarci ma gettarono una ghirlanda di fiori. Anche noi a Massaua rimanemmo commossi per quel gesto di fratellanza da parte dei nostri nemici di allora. Sono fatti che vogliono essere raccontati e che si devono raccontare. Questi sono segni di una civiltà calpestata da guerre inutili fatte da uomini politici al comando delle nazioni che pilotano la vita di altri uomini mandandoli a morire e ad uccidere i propri fratelli. Ma chi siamo noi? Da dove veniamo? Dove andiamo? Che cosa siamo? Siamo dei selvaggi? Siamo degli assassini? E perché le guerre? Siamo figli di Caino o siamo figli di Dio? Il nostro Dio immolò la vita del suo unico figlio Gesù Cristo che fu crocifisso

dall'uomo che Egli stesso creò, fratello contro fratello. Ma Cristo fu condannato a morte su quella croce che fu costretto a trasportare in spalla salendo al Calvario, pesantissima, costruita in legno che portò con grande sofferenza fino a che mani e piedi non furono trafitti dai chiodi e il costato da una lancia che gli provocò la quinta grande ferita. Cinque sono le piaghe di nostro Signore: due alle mani, due ai piedi e una al costato. Quello che lui subì fu tramandato ai posteri viventi, tutta l'umanità che vive su questa terra ha ereditato da Nostro Signore Gesù Cristo tutto quello che subì e che soffersse. Ognuno di noi porterà una croce invisibile, chi leggera, chi pesante, e saliremo al Calvario della nostra vita subendo dolori corporali (malattie), morali (la perdita dei propri cari), ferite sanguinanti (guerre, operazioni chirurgiche, infortuni sul lavoro, incidenti stradali) ed infine la morte. Mia madre diceva che quando si nasce la vita si scrive e ognuno di noi riceve un angelo custode secondo la volontà di Dio che ci accompagnerà per tutta la vita proteggendoci. Secondo la volontà di Dio la vita del tenente Visentin si spense a causa del disastro aereo. Mia madre diceva che si sa dove si nasce ma non dove si muore. Il povero Visentin pagò con la sua giovane vita il crudele destino avuto quando nacque a causa della guerra. E mentre ad Asmara le campane suonavano per il morto, in quello stesso momento altri uomini, in altri fronti cadevano in combattimento: avieri, soldati, marinai, ecc, e tutte le campane di tutte le chiese cristiane di tutto il mondo suonavano l'Ave Maria, annunciando la fine di un altro giorno di guerra. Giorno triste, col tramonto rosso sangue che spegnendosi fra le montagne di Asmara simboleggiava il sangue dei caduti. Dopo il tramonto il buio, le tenebre, le tenebre della morte causata dalla guerra che miete giovani vite umane all'infinito. Il povero giovane tenente Visentin fu infine trasportato nella sua ultima dimora, nel cimitero civile di Asmara e tumulato con l'onore delle armi.

Ci preparammo ad eseguire la sesta missione di guerra, lasciando la nostra boa di ormeggio nella rada di Ras Carrar. Partimmo in pieno giorno nella metà del mese di ottobre 1940 per raggiungere la nostra zona di agguato nell'arcipelago delle isole Pahiac pattugliando la zona da est ad ovest e viceversa. Appena lasciate le isole ci immergemmo a 40 metri per la navigazione occulta praticando regolarmente i turni di guardia di tutto l'equipaggio di bordo. Durante la mia guardia al timone in camera manovra c'erano il comandante capitano di corvetta Livio Piomarta e il primo ufficiale signor Ceccagi, questo vicinissimo a me, che discutevano sugli eventi di guerra terrestre della nostra Cirenaica in Mediterraneo dopo che la radio di bordo, in emersione, aveva trasmesso buone notizie. Intanto, mentre io seguivo la rotta che il timoniere smontante mi aveva consegnato, il comandante controllava la bussola e l'ecogoniometro (scandaglio elettrico) sopra la manopola elettrica del timone che si trovava all'altezza del viso. In Libia le nostre truppe di terra avanzavano e avevano occupato molti territori egiziani e la radio parlava di una guerra lampo che sarebbe terminata tra non molto. I due ufficiali parlavano di questo: il primo ufficiale sosteneva la tesi della guerra lampo e che una volta occupato l'Egitto ci sarebbe stato l'armistizio, ma il comandante non ci credeva e gli disse: "Ceccagi (gli dava del tu), non ti illudere, secondo me questa guerra sarà lunga, dura e difficile e durerà minimo 5/6 anni e quando sarà finita noi saremo già morti". Risposta terribile. Io ascoltavo con attenzione il loro discorso ma non mi fece impressione perché non pensavo alla morte e non avevo paura. La nostra missione terminò senza avere avuto la possibilità di silurare perché le navi inglesi restavano troppo lontane ed erano troppo veloci.

Tornammo ad ormeggiarci alla nostra boa nella baia rada di Ras Carrar, procedendo con i soliti turni di guardia a bordo e le consuete manutenzioni e la solita pulizia personale al termine dei lavori nel rientro in caserma. Anche a terra la vita era la stessa: sopportavamo gli assidui allarmi aerei, ogni giorno come pane quotidiano, dei bombardamenti britannici ai quali rispondevamo con le nostre batterie mitragliatrici breda 13/2 e tutte le batterie contraeree della base navale di Massaua e quelle di tutte le navi da guerra italiani di stanza a Massaua. Quindi ci preparammo per la settima missione nella prima metà del mese di novembre, ma passò tranquilla, a parte i sacrifici del caldo. Dopo il rientro parte dell'equipaggio ricevette i turni di licenza da trascorrere nell'altopiano di Asmara, non più a Mai Barr dove ero stato io molti mesi prima. Venne nuovamente il mio turno di licenza e una mattina partii con altri dieci miei compagni alla volta dell'altopiano eritreo. Prendemmo il treno con locomotiva a carbon fossile partendo dalla stazione di Otmlo e facendo lo stesso percorso che avevo fatto nel mio ultimo viaggio: la collina col cocuzolo di Docali, la pianura di Moncullo e su per la catena montuosa fitta di vegetazione fino ad arrivare a Mai Barr. Superata quest'ultima stazione il treno proseguì il viaggio procedendo lungo la linea ferrata a serpentina di Nefasit salendo lungo una montagna alta 2000 metri sul livello del mare. Superò un'ultima stazione e finalmente arrivammo ad Asmara dove ad attenderci c'era un marinaio in divisa militare. Ci condusse a piedi fino alla caserma della regia marina, a poche centinaia di metri a sud est dalla periferia di Asmara, che serviva per la licenza e la convalescenza del personale di stanza a Massaua, 500 sommergebilisti che a turni di una settimana circa trascorrevano lì, tra Mai-Barr e Asmara, il tempo per ossigenarsi per le tossine inalate a bordo tra le foreste vergini di quelle maestose montagne e il piacevole clima primaverile. Asmara era dentro una grande cava di montagne alte 2300 metri sul livello del mare, con un clima piacevole, fine, fresco e senza vento. Indossavamo la divisa blu-nera e mi sembrò di essere in una città italiana o europea. Fummo alloggiati nella piccola caserma in muratura a pianterreno e dopo pranzo con altri due amici in franchigia uscimmo alla scoperta delle bellezze della città, capitale dell'Eritrea. La città era bellissima e molto pulita e sembrava di essere a casa nostra in Italia. Al centro della città la via principale, via dell'Impero e al centro la grande cattedrale cattolica costruita come tutte le chiese cattoliche italiane: la grande scalinata che conducevano alle entrate dei tre portoni centrali e laterali. All'interno i due colonnati con le tre navate e tre altari, il maggiore centrale e i due altari laterali, le immagini dei santi lungo le navate ed enormi quadri ai laterali delle navate. Ad ovest sulla via, isolato un bar-caffè, il Vittoria, costruito con canne di caucciù ad un solo piano. All'interno un grande spazio sistemato con tavoli rotondi con tappetini e sedie. Al centro una piattaforma da ballo e in fondo un piccolo palcoscenico con l'orchestra, tutto italiano. Ci sedemmo e ordinammo un caffè e qualche dolcino. Sulla via c'era anche un cinema, il cinema impero, e lateralmente e nelle trasversali abitazioni e negozi di abbigliamento, calzature, alimentari, panetterie, salumerie, bar biliardi, barberie, studi fotografici, ecc. Era una città all'italiana, non coloniale, c'erano l'ufficio postale, il Comune, la Prefettura, le banche... stile italiano in tutto e per tutto e il clima completava l'ambiente. In periferia, in un grande prato ad ovest della città si innalzava un grande edificio in muratura, il grande "forte Baldissera", a due piani con un robusto portone in legno. Sul terrazzo tutto intorno i muraglioni con merli a feritoie per l'appostamento dei fucilieri italiani in caso di attacchi

degli indigeni etiopici: il forte fu costruito nel 1896 durante la guerra per la conquista dell'Eritrea (1896-1900) e ideato dal generale italiano Baldissera, da cui prese il nome. Lo visitammo scrupolosamente, era una fortezza invalicabile: alta 20 metri, larga 20 metri e lunga 40 metri. Questo secondo permesso mi fece pensare che se fossi stato in Italia imbarcato avrei potuto trascorrere questi giorni a casa, con mia madre che non voleva restare sola, ma il destino ci allontanò per migliaia di chilometri. Lei non voleva assolutamente che mi imbarcassi sui bastimenti a vela trapanesi come mio fratello Francesco e che rimanere sola a casa. Ma anche se ero lontanissimo da lei, le ero vicino, la ricordavo, non le facevo mancare le mie lettere e ogni mese tramite un vaglia postale quando ricevevo la paga di 400 lire, 300 le mandavo a lei.

Il primo giorno di licenza trascorse in visita della città col corpo e soprattutto l'anima e il pensiero rinfrancati. Conoscemmo Asmara e l'altopiano a 2300 metri sul livello del mare e la fitta vegetazione uguale a come millenni prima era stata creata. Montagne piene di vegetazione naturale incontaminata con alte cime e al cui centro nella vallata sorse la città di Asmara colonizzata durante la guerra di conquista dell'Eritrea. Usciti dalla caserma della regia marina dove alloggiavamo, che era quasi nell'orlo est della cima della montagna, guardando ad est era una meraviglia assistere a questo meraviglioso spettacolo lussureggiante che si estendeva fino alle colline che più in basso circondavano Massaua. Il nostro sguardo arrivava fino alla costa nord di Ras Carrar e fino alle isole Pahiac e agli isolotti che circondavano Massaua, sembrava di essere su un aereo, tanto eravamo in alto. Ma nel buio della notte si vedevano bene anche i bombardamenti notturni degli inglesi su Massaua, come in un gioco pirotecnico vedevamo le esplosioni delle bombe britanniche e il fuoco delle nostre batterie contraeree che rispondevano all'attacco, tutto nel silenzio, data la distanza di 40 km. Gli inglesi non bombardavano Asmara rispettando la convenzione di guerra firmata dagli stati europei a Ginevra: Asmara era dichiarata città aperta e dunque non si poteva attaccare, perciò la gente che vi abitava era tranquilla e non aveva rifugi antiaereo e la città era illuminata la sera e la notte come in tempo di pace. La notte trascorse tranquilla, dormendo nelle brande a due piani. La mattina successiva dopo la colazione con caffè e brunusa in giro per le vie della città con indosso la divisa da marinaio in panno blu nera dato il clima fresco primaverile e l'aria pulitissima. A mezzogiorno rientrammo per il pranzo e dopo un po' di riposo nel pomeriggio uscimmo per andare a cena in un piccolo ristorante e quindi al cinema Impero. Mentre proiettavano la pellicola intorno le 22 una voce, nel buio della sala, avvisava: "Tutti i sommergibilisti del Galileo Ferraris rientrare in caserma, prendere gli zaini e recarsi alla stazione ferroviaria di Asmara". Avevano improvvisato un treno speciale per noi senza vagone passeggeri che erano giù a Massaua (i vagoni passeggeri andavano ad Asmara la mattina e rientravano la sera a Massaua), un solo vagone merci. Ci sistemammo sul pavimento come fossimo animali, non uomini... queste erano le organizzazioni italiane in Africa Orientale. Mi venne in mente il giorno in cui arrivai a Massaua: ci alloggiarono per una notte e un giorno sotto una tettoia di una baracca, facendoci dormire sul pavimento in cemento e poi in brande X con teli in olona. Questi erano i privilegi che avevamo noi sommergibilisti, una organizzazione deficiente anche per la pulizia personale: la doccia era comune e l'acqua erogata alle 11 ogni mattina per 10 minuti e chi non arrivava in tempo perché magari aveva lavorato fino a quell'ora rimaneva sporco e suda-

to fino al giorno successivo. In caserma, sia di notte sia di giorno, si soffriva la sete: per bere si doveva aspettare il pranzo e la cena quando dividevano un bidone da 5 litri e 2 litri di vino rosso per ogni dieci persone e poi basta. Era un'attesa asfissiante anche per il caldo che i 42 gradi di Massaua ci provocavano. L'acqua era prodotta dal dissalatore che aveva una caldaia a carbone fossile e nafta pesante. Inoltre a bordo quando c'era cattivo tempo l'acqua che era sistemata nei doppi fondi diventava torbida di ruggine probabilmente perché il pavimento non era cementato bene ma per la troppa sete eravamo costretti a berla ugualmente. Come dice un vecchio detto trapanese "non si dice mai: io di quest'acqua non ne bevo". Ma noi uomini di mare sopportavamo tutto questo, eravamo gente disciplinata di cultura marinara, abituata a lavori duri e perversi e ad accettare ed affrontare le difficoltà che si presentavano.

Come dice un altro detto "le cose belle e buone durano poco": la nostra licenza era di una settimana ma al secondo giorno fummo richiamati probabilmente per una nuova missione di guerra. Dopo mezzanotte partimmo per tornare alla nostra base, il treno procedeva lentamente, 30 km/h e anche meno, per via del buio e della pericolosità del tragitto a serpentina (i treni viaggiavano solo di giorno, infatti) e noi seduti sul pavimento chiusi e al buio nel vagone merci e sussultavamo a causa delle ruote che sentivamo proprio sotto i nostri piedi e del rumore assordante. Intorno alle sei arrivammo alla stazione di Otmlo e aprirono finalmente il vagone che nel frattempo era diventato un forno. Di corsa attraversammo la strada del villaggio di Otmlo delle saline che ci conduceva alla zona della caserma. Attraversammo il posto di blocco sorvegliato da un ufficiale e marinai in armi della regia marina e immediatamente ci cambiammo nella nostra baracca dormitori per essere quindi trasportati col resto dell'equipaggio a bordo del Ferraris con la motobarca. Pochi minuti dopo arrivò il comandante. A metà novembre inoltrata partimmo per la nostra ottava missione di agguato nel Mar Rosso. A passa parola si seppe che i nostri aerei ricognitori avevano avvistato un grosso convoglio nave mercantile scortato da unità navali britanniche che dall'Oceano Indiano si dirigevano verso lo stretto di Perim. Un mio amico pilota pugliese una volta mi disse che se il mare era calmo e non c'era troppo vento durante il ritorno da Aden riusciva a vedere la sagoma del sommergibile in immersione. La nostra missione come al solito consisteva nel pattugliare la zona dall'arcipelago delle isole Pahiac alla costa dello Yemen da ovest ad est e viceversa navigando in immersione di giorno a 40-42 metri di profondità e in emersione di notte. Passarono alcuni giorni e il comandante aveva calcolato la rotta da nord a sud che il convoglio avrebbe fatto per raggiungere l'Egitto e sbarcare il materiale bellico e le truppe. Era il 26 novembre. La notte era cupa e nera, senza luna e senza stelle, con un'umidità del 100 per cento e il mare calmissimo e nero. Dopo mezzanotte da sud sbucarono all'improvviso le sagome delle navi che i ricognitori avevano segnalato che procedevano a luci spente puntando senza accorgersene verso di noi. Il comandante fece fermare i rumorosi motori diesel e inserì i due motori elettrici silenziosissimi e fermò il Ferraris in attesa che si avvicinasse il convoglio che era scortato da unità inglesi che procedevano avanti a tutta forza a zig zag. Il comandante coraggiosamente immerse il sommergibile lasciando due-tre metri di torretta in superficie e nascondendo l'intero scafo. Stava seduto sul suo sellino, alla sua sinistra il primo ufficiale e gli altri due ufficiali che con i binocoli notturni scrutavano l'orizzonte. Dal tubo ecotelefono ordinò in camera manovra di allagare i

tubi lancia siluri AV 1, 3 e 4. A mezzo di aperture di valvole dal collettore venne eseguito l'ordine dal sottufficiale motorista navale di guardia. Simultaneamente venne dato l'ordine di aprire i portelli dei tubi di lancio di uscita dei siluri attraverso volantini con aste di trasmissione a snodo dalla camera manovra. Tutto era pronto per il lancio dei tre siluri. Il convoglio di tre unità navali scortato da navi da guerra si avvicinava a gran velocità e tutto intorno si formava un luccichio fosforescente simile a giochi d'artificio creato dal mare e provocato dalla spuma delle prore. Il comandante stava attento che non ci venisse addosso e manovrava i due motori avanti e indietro per posizionarsi correttamente per eseguire il siluramento. Decise di posizionarsi tra i tre grossi mercantili e le navi di scorta che navigavano tra un lato e l'altro dei mercantili: lui poteva vedere le loro sagome ma loro non potevano vederci dato che eravamo quasi tutti immersi e quasi fermi. Eseguì la manovra di avvicinamento fino a che non si trovò con la prora verso i fianchi dei tre mercantili a 700 metri di distanza e ad alcune centinaia di metri dalla nostra poppa le navi da scorta mentre le altre navi inglesi si trovavano sul fianco opposto dei mercantili. Stava seduto sul suo sellino e fissata sul capo di banda della plancia alla sua destra la radio mira panerai, un diaframma di 30 cm di diametro con mirino girevole; prese la mira calcolando la velocità delle navi e la loro rotta a zig zag. Dall'ecotelefono da plancia a camera manovra ordinò: "Fuori uno, fuori tre, fuori quattro". Dalla camera manovra il sottufficiale di guardia a mezzo di tubi ad alta pressione accoppiati nelle grosse bombole di aria compressa aprì le valvole numerate uno, tre e quattro AV facendo passare l'aria compressa nei tubi lancia siluri che con violenza spinse i siluri fuori. I siluri avevano ognuno delle eliche a quattro mappe montate su un'asse una dietro l'altra e sfasate l'una rispetto all'altra che girando all'inverso in una gabbia con timone orizzontale e verticale si mettevano in moto durante la violenta spinta e l'acciarino fiancale del siluro accendeva i motori elettrici all'interno facendo acquistare la velocità di 11 miglia orarie, circa 20 km orari. Immediatamente dopo il lancio dei siluri lo stesso sottufficiale dal collettore delle valvole prese mare, aprì la valvola per l'entrata dell'acqua e ne incamerò sei tonnellate nelle casse zavorra AV, tanto quanto pesavano i siluri di 333 millimetri (due tonnellate ciascuno) per riequilibrare l'assetto del battello. Fu una manovra intelligente e immediatamente dopo il lancio il comandante, i tre ufficiali e i due sottufficiali cannonieri si introdussero rapidamente nei portelli della torretta chiudendoli dietro di sé dall'interno per potere eseguire la rapida immersione ed evitare di venire illuminati dai riflettori delle navi inglesi dopo l'esplosione. Il tutto fu eseguito perfettamente senza un grado di sbilanciamento. Infatti, se la manovra di imbarco dell'acqua veniva dimenticata o fatta male si rischiava che il sommergibile nella rapida si impennasse con la poppa sul fondale e molta parte dello scafo fuori la superficie del mare, causando gravi danni e non avendo più stabilità. Pochi secondi dopo la nostra rapida si udì una forte esplosione, poi una seconda, quindi una terza. Il comandante fu coraggioso a compiere questa azione di siluramento sebbene avesse a poca distanza le navi da guerra britanniche. Rischiò il tutto per tutto a costo di venire affondato, in quanto questa era la sua ottava emissione senza avere affondato nessuna nave nemica e non poteva disimpegnarsi e le tre esplosioni confermarono il successo di quel siluramento. In particolare la terza fu formidabile, durò parecchio tempo e il boato che si udì fu raccapricciante, mi ricordo che avevo accanto un sottocapo motorista pugliese con i capelli corti e glieli vidi rizzare sulla testa, era sconvolto, aveva

gli occhi sbarrati e ripeteva continuamente: "mamma mia che esplosione". Probabilmente il siluro aveva colpito la stiva delle munizioni oltre al fatto che la potenza dei siluri era di 360 kg di pressione e il convoglio era abbastanza vicino. Erano chiamati fiumani perché costruiti nell'arsenale da guerra italiano della città di Fiume, in Istria allora italiana, nel 1915 porto jugoslavo chiamato Rijeka. Le perdite nemiche furono moltissime in quanto i mercantili portavano truppe, munizioni, cannoni, carriarmati, viveri, fucili e mitragliatrici. Dopo le esplosioni e l'affondamento delle navi mercantili, a cominciare dal comandante a finire all'ultimo marinaio non ci fu nessuna esultanza di vittoria o di gioia, ma un lungo silenzio in raccoglimento per i naufraghi nostri nemici. Noi, uomini di mare di eccelsi sentimenti sentimmo pietà per loro che stavano naufragando e morendo ma non potevamo emergere per salvarli perché questo avrebbe permesso alle navi di scorta di attaccarci facendoci fare la stessa fine. Tutto questo accadde nella notte tra il 26 e il 27 novembre 1940, tra la mezzanotte e le due, in una zona quasi centrale del Mar Rosso più vicino alla costa dello Yemen rispetto alla nostra costa nord della nostra Eritrea in una zona profondissima. Dopo la perfetta rapida, alle 2 montai di guardia al timone in camera manovra seguendo la rotta 260 rilevata al timoniere smontante e navigando a 42 metri di profondità, come leggevo dal manometro. Il comandante era in camera manovra in piedi come lo eravamo tutti, eccetto il sottufficiale timoniere orizzontale e il sottufficiale di guardia nel collettore di valvole uscita e presa mare per assetto battello. Il comandante a poca distanza da me discuteva col primo ufficiale, il signor Ceccagi, delle tre fortissime esplosioni. Diceva che sarebbe stato più utile in tempo di pace durante le esercitazioni, con molti sommergibili presenti in immersione coi loro comandanti, lanciare un siluro fiumano di 333 millimetri con 360 kg di pressione contro un bersaglio rimorchiato e ascoltare l'esplosione in modo che durante le missioni di guerra i comandanti fossero stati in grado di riconoscere l'esplosione. Il comandante, si riferiva anche alle esercitazioni in tempo di pace che faceva per i corsi di direttore di lancio, di cui anche lui aveva il diploma, al largo di Augusta, a Capo Passero, zone riservata alle esercitazioni dei sommergibili italiani in Sicilia, in cui venivano lanciati siluri con testate scariche su bersagli rimorchiati a distanza.

Ci comunicò quindi che la missione era terminata e che si rientrava alla base a Massaua, lasciando la zona di agguato che diventava troppo pericolosa, in quanto le unità da guerra britanniche erano presenti per il salvataggio dei naufraghi ma non potevano lanciare bombe di profondità perché avrebbero rischiato di fare ulteriore danno e di spezzare la spina dorsale ai naufraghi. Quindi approfittando di quei momenti ci allontanammo immediatamente dalla zona, anche perché con l'avanzare del giorno sarebbe stato più facile individuarci e bombardarci e le nostre unità di superficie non sarebbero potute intervenire essendo inferiori rispetto alla divisione navale inglese. Fu una missione irripetibile, grazie anche all'intelligenza del comandante che scelse una vasta zona per attaccare e molto profonda cosicché saremmo stati in grado, come successe, di immergerci rapidamente senza rischiare di andare a sbattere contro qualche montagna sottomarina. Eravamo dunque in navigazione occulta a 42 metri di profondità, con rotta 260. Al timone c'era io e capii dalla nostra posizione di navigazione che eravamo molto più a nord della parallela latitudinale di Massaua e pensai che dovevamo rientrare dal passaggio nord est attraverso l'arcipelago delle isole Pahiac. Navigammo per tutta la rimanente notte e

tutto il  
giorno  
del 27  
avvicin  
andoci  
alla  
nostra  
costa  
eritrea  
e a  
sera  
emer-



gemmo navigando coi due motori diesel a tutta forza avanti a 18 miglia orarie puntando verso il passaggio nord est fino a che intorno alle 8 del 28 novembre arrivammo a



Massaua ormeggiandoci alla nostra boa nella rada di Ras Carrar.



*I o  
s o n o  
quello  
in piedi  
a destra*

*con le braccia conserte.*

*Io sono a destra con braccia conserte, seduto in coperta con i piedi penzoloni fuoribordo.*

Appena arrivati il comandante scese per primo a terra con la motobarca diesel per fare rapporto all'ammiraglio di Maresupao di Massaua. Tutto l'equipaggio rimase a bordo e l'ufficiale di rotta, il signor Castronuovo, che aveva una macchina fotografica volle fotografarci per ricordo. Ci raggrupparammo allora per le foto, alcune delle quali sono quelle che vedete qui sopra, tutti sporchi, in pantaloncini e sandali, così come si stava sia a terra che a bordo per il gran caldo che faceva con i 42 all'ombra. Il segnalatore di bandiere di

bordo prese una bandiera nera e da una lato disegnò con della pittura bianca un teschio come una bandiera di pirata e dall'altro lato disegnò la caricatura del comandante con un siluro conficcato nella testa a simboleggiare che era direttore di lancio e che era un genio nelle operazioni navali di guerra, un tecnico e un tattico nel manovrare il sommergibile in operazioni di agguato e di siluramenti, come ci diede dimostrazione lanciandosi in una missione così pericolosa affrontando a viso aperto il nemico con tenacia, rischiando l'affondamento e assumendosi la responsabilità della morte del suo glorioso equipaggio.



*I o  
s o n o  
quello*

*al centro con le mani incrociate, alla mia sinistra col berretto da sottufficiale il nostromo, alla sua sinistra l'ufficiale di rotta, il signor Castronuovo con l'astuccio della macchina fotografica a tracolla.*

Molto prima delle undici scendemmo tutti a terra con la motobarca diesel della regia marina di servizio per i sommergibili in rada ormeggiati alle boe, tranne sei persone, tra sottufficiale e comuni, che erano di guardia per difendere il Ferraris da eventuali attacchi aerei con le mitragliatrici breda 13/2. Il resto di noi andò nelle docce comuni per le pulizie personali e per lavare gli indumenti sporchi, cioè il pantaloncino, in quanto ci vestivamo solo di quello a causa del gran caldo. La sera, alle 20 ore locale, dalla nostra baracca di ricreazione la radiò diramò il bollettino di guerra italiano numero 170 del 28 novembre 1940 comunicando che in data 27 novembre il regio sommergibile Galileo Ferraris nella notte affondò nel Mar Rosso tre grosse unità navali mercantili fortemente scortati da unità da guerra britanniche e l'indomani sera alla stessa ora venne comunicato che la radio inglese smentiva l'affondamento dei tre mercantili. Ma mi chiedo come fosse stato possibile smentire un simile fatto, quando noi ne fummo testimoni, immergendoci dopo il siluramento e sentendo poco dopo le tre fortissime esplosioni, l'ultima delle quali durò parecchio di più rispetto alle altre. Forse gli inglesi vollero nascondere la verità al popolo e agli alleati, come nascosero la verità gli americani che nella Manica persero in segui-

to ad un siluramento da parte di un sommergibile tedesco un grande mercantile che trasportava materiale bellico e truppe e in cui nessun americano si salvò. Allora gli Usa nascosero l'affondamento dichiarando in seguito che i soldati periti in mare caddero sul fronte di guerra e rimase un mistero il fatto che così tante giovani vite si spensero in questo modo. Dopo cinquant'anni la fine della guerra si svelò la verità dell'affondamento dell'unità navale americana con un intero battaglione di giovani ben equipaggiati di moderne armi.

Rimanemmo ormeggiati poco meno di una settimana e il tempo trascorreva tra lavori di manutenzione, turni di guardia diurni e notturni e continui bombardamenti aerei britannici sia di giorno che di notte. La prima settimana di dicembre lasciammo la boa e la rada navale dei sommergibili italiani di stanza a Massaua per affrontare la nostra nona missione di guerra. Rientrammo una decina di giorni dopo senza che fosse successo nulla a parte i sacrifici che noi dell'equipaggio sopportavamo a causa del caldo asfissiante. Trascorse ancora una settimana e dopo le abituali manutenzioni al sommergibile alcuni giorni prima di Natale uscimmo nuovamente in mare per la nostra decima missione sempre nel Mar Rosso pattugliando dalla nostra costa eritrea ad est a quello dello Yemen ad ovest.

*Io sono al centro in piedi con le braccia a penzoloni; alla mia destra il nostromo col berretto da sottufficiale.*

Da una missione all'altra però cambiavamo sempre posizione, cioè navigavamo a latitudini sempre diverse, o più a sud o più a nord rispetto alla precedente. Dopo alcuni giorni di agguato trascorsi lentamente accadde un fatto. Era il giorno di Natale, il 25 dicembre 1940, non posso più dimenticarlo, ed ero assieme ad altri miei compagni tutti franchi di guardia sul pagliolato a riposare quando ad un tratto dalla porta stagna che ci divideva dalla camera ausiliaria con al centro la garitta con l'uscita superiore dal portello di coperta poppiera sbuca il marinaio elettricista di leva, Rossi, che strofinandosi le mani in senso di gioia ci dice: "Coraggio, ragazzi, in superficie c'è una divisione navale da guerra britannica e finalmente ora ci affonda e noi finiamo di tribolare!". Noi rimanemmo senza parole, tanto era il suo desiderio di morire che non ce la faceva più a sopportare la vita

da sommergibilista; eppure era un ragazzo molto sveglio e aveva un carattere molto allegro. Era un purosangue milanese, a 20 anni reclutato dalla regia marina come elettricista, tale era la sua professione, e lavorava da sempre dai 14 anni ai 20 nella rinomata fabbrica milanese Marelli. Era un grande professionista, risolveva i guasti elettrici a bordo con estrema facilità - corti circuiti, oscuramenti locali, ecc - data la grande esperienza che aveva acquisito in fabbrica. Di lui si diceva che era uno "sbulonato", cioè era disordinato nel vestire. A bordo vestiva come noi dei soli pantaloncini e dei sandali senza calze e portava sempre nella cinghia un giravite, una pinza e alcuni pezzetti di filo elettrico e andava in giro a risolvere tutti i guasti. Alle sue parole così terribili ed impressionanti noi però non ne restammo preoccupati perché avevamo enorme fiducia nel nostro comandante. Era accaduto che i nostri due radiotelegrafisti, Zorzi e Perugini, durante la navigazione occulta a quaranta metri di profondità avevano ascoltato con gli idrofoni rumori di macchine a turbina, il comandante portò il sommergibile a quota periscopio e vedendo una divisione navale inglese in navigazione a passo di crociera di 18 miglia orarie tentò l'attacco anche se era molto distante da noi tagliandogli la rotta rispetto la loro prora, ma data la loro maggiore velocità tutto si risolse con la fuga delle quattro navi britanniche all'orizzonte e tutto tornò tranquillo. Rossi si trovava in camera manovra ed aveva ascoltato il comandante conversare col primo ufficiale mentre guardava col periscopio e venne subito da noi a darci la notizia esprimendo il suo desiderio di morire. C'era anche un altro marinaio silurista, Urso, messinese, che la pensava come Rossi, sperando che ci affondassero per mettere fine alla nostra vita piena di sofferenza, angoscia e tribolazioni. Come fa il cervello umano a desiderare la sua morte e quella del corpo a cui appartiene? È come se fosse una centrale nucleare che dà potenza a tutto il condominio corpo comandando braccia, mani, dita, gambe, testa, occhi, ecc..., e sviluppando idee, fantasie e pensieri. Ma oltre alla sua potenza ha anche una parte debole che porta a pensare di non volere più vivere, di volere disimpegnarsi dalla vita terrena perché non è più disposti a sopportare i disagi e le angosce quotidiane e desidera morire senza suicidarsi ma aspettando che la morte finalmente arrivi. Ma c'è anche chi porta troppa sofferenza su di sé e non è in grado di sopportare la vita che vive e allora si suicida. Tuttavia tutto è in relazione al cervello, il quale comanda le attitudini dell'uomo e i movimenti del suo corpo.

Ma noi che eravamo nella camera siluri non pensavamo alla morte, anzi eravamo convinti che la vita doveva essere affrontata lottando e che l'uomo non deve arrendersi mai alle difficoltà che incontra, deve vivere e affrontare la vita, qualunque essa sia.

Passata la divisione inglese ci immergemmo a quaranta metri, tutto tornò tranquillo e il girono di Natale trascorse senza che ci accorgessimo che fosse festa, come un giorno qualunque, non ci scambiammo neanche gli auguri perché in quella situazione disagiata sembrava un paradosso e allo stesso modo capodanno passò inosservato. Il 1941 entrò senza che ce ne accorgessimo. Alla fine della prima settimana del 1941 rientrammo nella nostra rada di Ras Carrar concludendo la nostra decima missione di guerra. Alla base il tempo trascorse tra bombardamenti, lavori di manutenzione, turni di guardia e giorni franchi e poco dopo il nostro rientro arrivò il governatore dell'Etiopia dell'Africa orientale italiana, il vicerè s.e. il Duca d'Aosta per una visita militare alla base navale di Massaua. Visitò tutte le nostre batterie di cannoni antiaerei navali e terrestri, tutte le fortificazioni esistenti, tutte le nostre unità da guerra di superficie e i nostri sommergibili

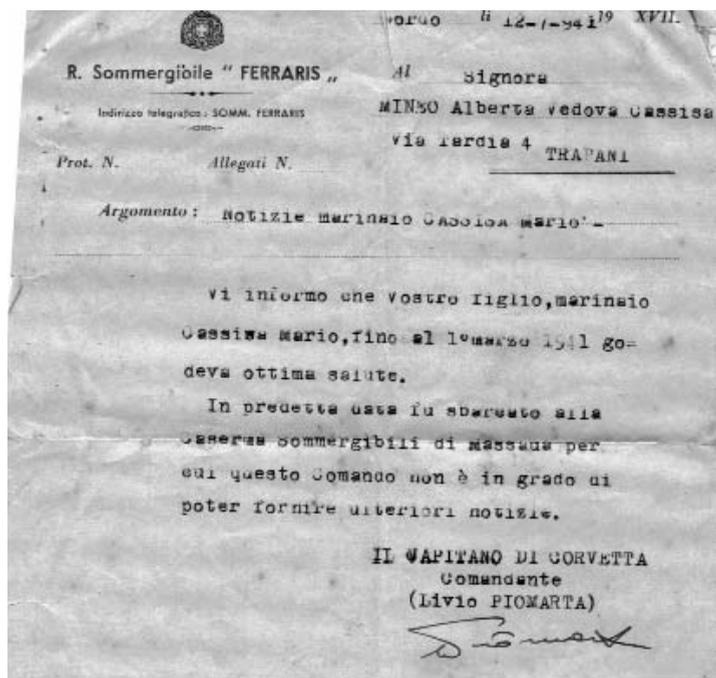
ormeggiati e fermi in rada per turni di missioni compiuti, il Ferraris e il Guglielmotti, mentre l'Archimede e il Perla erano fuori in missione nel Mar Rosso.

Il Duca d'Aosta era accompagnato dal Conte Scrofa, comandante del cacciatorpediniere Leone e caposquadriglia. Era un uomo alto, robusto, indossava una divisa kaki coloniale, elmetto in acciaio da combattimento e armato con una grossa pistola dentro la fodera nella cintura in cuoio, spiegava e informava il Duca sulle nostre fortificazioni camminando alla sua sinistra. Il Duca era un uomo altissimo, corporatura normale e indossava la divisa da generale dell'esercito. Il suo viso mostrava serietà e tristezza, forse era preoccupato. Si venne a sapere che sia ai confini con la Somalia inglese e la Somalia francese con la nostra Somalia nell'oceano Indiano sia nel Sudan anglo-egiziano a Khartoum (ai confini nord ovest con la nostra Eritrea, a circa 200 km da Asmara) vi era movimento di truppe britanniche e francesi e infatti dopo qualche giorno dalla visita del Duca iniziammo i lavori di difesa nella parte nord del deserto di Ras Carrar, costruendo una linea di case matte in cemento armato dalla battigia della costa est fino ai piedi della catena delle colline, circa un chilometro di fortificazione mimetizzata e sepolta sotto la sabbia del deserto con feritoie rivolte a nord e al cui interno erano piazzati i cannoni anticarro e le mitragliatrici con a guardia il personale della regia marina italiana. Ad alcune centinaia di metri da questa struttura si iniziò a minare il deserto dalla costa est fino alla coda delle colline, in modo da costruire un semicerchio a difesa della base da ovest, anche qui posizionando decine di cannoni navali 152 e antiaerei. Durante questi ultimi lavori successe una disgrazia: nel posizionare una mina nel fossato già scavato questa esplose uccidendo un sottufficiale maresciallo torpediniere (la qualifica di torpediniere viene da torpeda mina, siluro, mina marina ed esplosivo).

Intanto i bombardamenti inglesi si intensificarono sia di giorno che di notte: dovevano distruggere i 4 sommergibili superstiti dopo il terribile mese di giugno 1940 nel quale perdemmo gli altri 4, il Macallè, il Galvani, il Torricelli e il Galileo, per essere sicuri di potere navigare senza pericoli nel Mar Rosso, dopo l'ultimo episodio dove persero ben tre navi mercantili cariche di uomini, viveri e materiale bellico. Ma le nostre batterie antiaeree con i proiettili sdrappen con scoppi a ventaglio e a rosa costringevano i bombardieri britannici a volare ad oltre 4 mila metri. Un pomeriggio del gennaio 1940 accadde che nel bombardare il Ferraris e il Guglielmotti, gli inglesi sbagliarono bersaglio disseminando le bombe in mare; una cadde a più di 200 metri da noi ed esplose nel piazzale di uscita dei capannoni del regio arsenale di Massaua in cui decine e decine di operai civili italiani correvano per raggiungere il rifugio antiaereo. La bomba esplose in mezzo a loro provocando una strage, con moltissimi morti e feriti gravi; i superstiti che erano ancora nei capannoni o già nei rifugi recuperarono i morti e i feriti e li trasportarono all'ospedale militare del comando marina. Altri operai raccolsero nelle caldarelle (ceste in ferro) le povere spoglie dei loro compagni di lavoro, pezzi di carne e di ossa seminati per terra e appiccicati sui muri dei capannoni, oltre ai pezzi che si dispersero in mare data la vicinanza dei capannoni con la banchina. Facendo l'appello, i mancanti furono dichiarati dispersi di guerra e i resti umani vennero seppelliti in una tomba comune dove vennero incisi i loro nomi. Adesso riposano in pace nel cimitero di Massaua.

Questa scheggia di storia deve servire ai giovani posteri a capire cosa è la guerra, che comporta la fine della carne umana straziata dalle bombe. Dopo i continui bombardamenti

menti inglesi alle nostre navi, ai sommergibili e alla nostra base usciti indenni grazie alla prontezza delle nostre batterie contraeree, intono all'ultima settimana di gennaio uscimmo per l'undicesima missione di guerra, sempre nel Mar Rosso, ritornano alla fine della prima settimana di febbraio senza nulla di fatto. Durante il giorno si navigava in occulto



a 42 metri  
e la notte  
si riemer-  
geva coi  
motori  
diesel in  
moto per  
ricaricare  
batterie  
ed aria  
compres-  
sa .  
Intanto  
noi erava-  
mo  
costretti a  
sopporta-  
re il gran  
caldo  
all'interno  
del som-  
mergibile,

i due motori facevano salire la temperatura fino a 70 gradi e il calore si disperdeva in tutti i locali. Addirittura dalla sala motori si passava il più velocemente possibile per andare in camera manovra per evitare di sentirsi male. In più l'impianto di condizionamento era fermo dopo le morti per avvelenamento accadute nei nostri sommergibili in precedenza. Rientrammo alla base ed eseguivamo i soliti lavori di manutenzione, in attesa di uscire per l'ennesima missione.

Arrivò la notizia che le truppe britanniche e francesi che si erano unite a loro erano penetrate all'interno del nostro territorio etiopico dalla Somalia britannica, da quella francese e da nord ovest, dall'Eritrea, al confine col Sudan anglo-egiziano ma che erano state fermate dalle nostre truppe nelle alte montagne di Cheren a circa 70 chilometri ad ovest di Asmara. Alla metà di febbraio uscimmo per la dodicesima missione in cui accadde solo di effettuare un avvistamento di giorno, portandoci a quota periscopio a 14 metri di profondità dalla carena, di una nave ospedaliera della croce rossa britannica che navigava da nord a sud e che lasciammo passare in base agli accordi di Ginevra che dichiarava le navi ospedaliere intoccabili. Terminato il periodo di missione tornammo alla base un mattino degli ultimi giorni di febbraio, ci ormeggiammo alla nostra boa, la motobarca ci venne a prendere e facemmo ritorno alle nostre baracche. Mi sentivo male, avevo un malessere generale per tutto il corpo con dolori dappertutto così passando dall'infermeria a

200metri dal molo pontile chiesi una visita medica. Il dottore mi visitò e fui ricoverato per febbre reumatica a 39. Questa febbre era la massauina e prima o poi chi viene a Massaua ne rimane colpito. Nonostante ci fosse molto caldo avevo brividi di freddo. A tarda sera la sirena suonò, io nel lettino cuocevo per la febbre alta ma dovevo andare nel rifugio antiaereo alla spiaggia, allora mi avolsi nella coperta e tremante scesi la scaletta dell'infermeria. Caddi all'indietro sedendomi sui gradini ma mi feci coraggio, mi rialzai e andai nel rifugio preferito, la trincea sulla spiaggia, dove trovai altri miei compagni che si fidavano di più a stare lì piuttosto che nei rifugi in cemento. Iniziarono i bombardamenti con i bengala gettati accesi e paracadutati che illuminavano a giorno tutta la base e la risposta dei nostri cannoni e mitragliatrici. Non so perché ma mi misi a contare tutte le esplosioni, forse era il delirio della febbre alta. Trascorsi tutta la notte seduto nel fossato avvolto nella coperta fino a che all'alba terminò l'allarme. I bombardamenti avvenivano più di notte che di giorno perché di giorno le nostre batterie coi binocoli potevano individuare prima gli aerei in avvicinamento e quindi gli inglesi erano più soggetti ad essere colpiti, mentre di notte potevano essere individuati con i riflettori uno alla volta e questo rallentava le ricerche dando la possibilità agli inglesi di avvicinarsi e colpirci con più sicurezza.

A Cheren le nostre truppe resistevano alle esuberanti forze aeree e terrestri dei nemici inglesi e francesi che combattevano insieme. Si venne a sapere che i quattro sommergibili superstiti dovevano abbandonare la base di Massaua per andare in Francia, a Bordeaux, nella base dei sommergibili italiani nell'Atlantico, in quanto oltrepassato Cheren il nemico avrebbe raggiunto facilmente Asmara e Massaua e c'era il grande pericolo che i sommergibili e le navi da guerra venissero catturati.

Io ero ricoverato e volevo partire con loro. Il comandante venne a trovarmi e mi disse che era impossibile che partissi anch'io in quelle condizioni perché ad un viaggio così lungo non sarei sopravvissuto e che aveva dovuto sbarcarmi in data 1 marzo 1941 scrivendo anche una lettera a mia madre assicurandola che godevo di ottima salute. Fu un atto veramente nobile da parte sua che nonostante le difficoltà sopravvenute avesse avuto il tempo e il pensiero di scrivere personalmente a mia madre assicurandola.

*La lettera del mio comandante, medaglia d'oro alla memoria, capitano di capitano di corvetta Livio Piomarta.*

Eravamo ai primi di marzo e i quattro sommergibili rimasti, il Ferraris, l'Archimedi, il Guglielmotti e il Perla, dopo avere fatto rifornimento di viveri, carburante e acqua, lasciarono la base di Massaua per Bordeaux, in Francia, dove li aspettavano alla base navale dei sommergibili italiani nell'Atlantico Betasom. Attraversarono così lo stretto di Perim, lasciando il Mar Rosso, navigarono ad ovest per tutto l'Oceano Indiano fino ad arrivare al sud Africa dove doppiarono Capo di Buona Speranza e Capo Town, quindi sempre a nord fino in Francia. Arrivarono indenni dopo 82 giorni di faticosa navigazione, occulta di giorno e in emersione di notte. La nave comando di superficie Eritrea partì per il Giappone, nostro alleato ed anch'essa arrivò indenne.

Dopo otto giorni di infermeria fui dimesso e trasferito al comando marina di Massaua, sempre nella stessa zona militare, e aggregato in forza al battaglione terrestre della regia marina per la difesa di Massaua. Mi equipaggiarono con fucile modello 91, baionetta con giberne e pacchi di munizioni e trasportato assieme ad altri 4 miei compagni su un autocarro marca Om, di sei tonnellate di portata, per portare munizioni alle batterie distribuite su per le colline ad ovest a difesa della base. Le munizioni erano nascoste in baracche di legno diroccate nelle sabbiose saline a nord di Massaua dove in ognuna di esse abitava un indigeno borghese militarizzato che faceva da guardiano. Ogni giorno l'autocarro veniva riempito di casse con munizioni, facili da trasportare in due grazie ai manici in corda, e distribuiti per i molti cannoni navali e antiaerei da 152 e 120 nei fortini, chiamati Rex, Dux, ecc., che circondavano la base navale ad ovest fino anche alla spiaggia di Ras Carrar; ad est c'era invece l'arcipelago di Pahiac che con i suoi 200 tra isole e isolotti e secche e 2 metri di basse maree sembrava formasse una palude. Un mio amico trapanese, palomabaro, anche lui in forza al comando marina di Massaua, Bonanno, classe 1919, diceva che nell'arcipelago esisteva il fenomeno del bradisismo, cioè del sollevamento e dell'abbassamento del fondo marino. Infatti successe una volta che l'Eritrea nel salpare l'ancora dall'arcipelago dopo avere posizionato delle mine tutto intorno rimase incagliata. Bonanno partecipò al disincagliamento e raccontò che le pietre del fondo a causa della corrente marina all'inizio ruzzolavano verso il basso, tanto che doveva stare attento a che non lo colpissero, e poi tornavano verso l'alto, verso la costa. Io penso che il fenomeno fosse dovuto alla velocità con cui la bassa marea seguiva l'alta marea provocando correnti particolari. In seguito alla caduta di Massaua anche Bonanno fu fatto prigioniero.

Massaua dalla parte est, cioè dal mare, era inespugnabile per la sua posizione geografica, difesa dall'arcipelago, dal mare pieno di mine e dalle nostre batterie navali e antiaeree che dalle colline dominavano tutta la zona fino al mare, ma le truppe inglesi e fran-

cesi attaccarono dal nord est dell'Eritrea, ai confini del Sudan anglo-egiziano, da Cheren, a 70 chilometri via aerea da Asmara. Dopo 30 giorni di accaniti combattimenti con cannoni, aerei, artiglieria, carri armati e mezzi meccanici modernissimi, con le nostre truppe in inferiorità sia di uomini che di mezzi, il 10 marzo 1941, dopo il ritiro delle nostre truppe italiane, il nemico occupò Cheren e avanzò verso Asmara. Le nostre truppe lasciarono le alte montagne e le colline abbandonando molti uomini caduti e trasportando fino ad Asmara i feriti e i morti recuperati e ritirandosi con tutto lo Stato Maggiore. Quindi scesero a Massaua per aiutare noi 4000 marinai schierati con cannoni, mitragliatrici e fucili. Le truppe nemiche superarono Asmara, città aperta e senza difese e scesero fino alla zona di Moncullo piazzando le loro forze contro il nostro fronte ovest, dai nostri fortini delle colline ad ovest di Massaua: ci attaccavano da terra, sapendo che dal mare sarebbe stato impossibile. Il nostro lavoro era massacrante, pesante. Maneggiavano due volte le munizioni per caricarle nell'autocarro e scaricarle nelle riserve dei fortini sulle colline. Iniziavamo la mattina presto dopo la colazione, quindi uscivamo dal comando marina con l'autocarro vuoto guidato da un marinaio, trasportavamo le munizioni fino alle truppe nelle colline e poi si tornava per il pranzo. Quindi di nuovo al lavoro fino alle sei, quando finalmente cessavano i lavori. Iniziarono i combattimenti tra le truppe nemiche e le nostre e gli aerei bombardieri leggeri inglesi bombardavano a bassissima quota e sorvolando ad altissima velocità, costringendoci spesso ad abbandonare l'autocarro, a cercare rifugio sdraiandoci per terra, qualche volta infilandoci nelle turbine delle strade. Spesso non facevamo neanche in tempo a rientrare alla base e trovavamo tutto chiuso, compresa la mensa, restando digiuni, sfiniti ed assetati, un'organizzazione deficiente. Una mattina si andò a prendere le munizioni nella periferia ovest di Massaua, nella palazzina col giardino del governatore di Massaua sfollato ad Asmara, moltissime munizioni da 152 e da 120 nascoste sotto gli alberi di maraschino.

Mentre eravamo nella batteria che faceva fuoco verso il deserto di Ras Carrar, da nord, difeso con case matte in cemento armato e zone minate (come aveva predisposto il Duca d'Aosta), il nemico tentava di avanzare con carri armati e cammelli avanti a loro. Questa strategia permetteva ai carri armati inglesi di scoprire la zona minata mandando per primi i cammelli e salvando in questo modo i carri armati. Ma le nostre artiglierie nelle colline sventarono l'attacco e dopo un'ora di fuoco il nemico fu costretto a ritirarsi verso nord. Gli attacchi britannici erano tuttavia saltuari e senza grandi combattimenti fra le due parti, era come se avessero voluto assediare i come si faceva anticamente, non volevano venire a contatto diretto con le nostre batterie, stavano a molta distanza a ponente delle fortificazioni, al di là della zona di Moncullo. Oramai era quasi un mese d'assedio. Una camionetta scoperta con un generale britannico, tre alti ufficiali e l'autista con una bandiera bianca alzata si presentò al nostro comando. Chiesero di parlamentare col nostro ammiraglio e furono scortati fino al comando marina: domandavano la resa incondizionata, evitando inutili spargimenti di sangue da entrambe le parti. D'altra parte noi eravamo tagliati fuori dall'Italia e non avremmo potuto ricevere aiuto, ma l'ammiraglio non poteva arrendersi: l'ordine da Roma era combattere ad oltranza. Lo Stato Maggiore inglese tornò al proprio fronte deluso dalla inaccettabile risposta del nostro ammiraglio. Nel frattempo nella rada erano ormeggiati i cacciatorpediniere, Leone, Tigre, Pantera, Manin, Sauro, Battisti, Nullo, Acerbi e Orsini, a cui fu dato l'ordine di raggiungere il Giappone

ed evitare di cadere nelle mani nemiche dopo la probabile caduta di Massaua. Ma prima di arrivare a destinazione, prima di uscire dallo stretto di Perim ed entrare nell'oceano Indiano, incontrarono un'eccezionale dispiegamento di forze navali britanniche con incrociatori pesanti e cacciatorpediniere che attaccarono affondando il Manin, se ben ricordo. Il comandante e parte dell'equipaggio morirono, gli altri furono recuperati dalle nostre altre navi che tornarono indietro. A Massaua si autoaffondarono per non cadere al nemico. Gli equipaggi furono portati sulle scialuppe al comando marina dove diedero man forte alla difesa di terra. Per tutto la giornata del 7 aprile 1941, dopo il nostro rifiuto alla resa, lo Stato Maggiore inglese si ritirò sul suo fronte ovest di battaglia; non ci furono scontri, ci fu una calma surreale. L'indomani mattina, all'alba, cominciarono i combattimenti ad oltranza attaccandoci dal fronte delle colline. Noi cominciammo il primo viaggio dalla palazzina del governatore ai fortini Rex e Dux e già si sparava molti proiettili colpivano le rocce e alcuni pezzi della nostra artiglieria navale. Tornammo indietro per il secondo viaggio, caricammo e ripartimmo per le colline col combattimento in pieno svolgimento, con proiettili amici e nemici che esplodevano da una parte e dall'altra. Giunti quasi fino alle falde delle colline una camionetta scoperta con un soldato autista e 5 ufficiali dell'esercito italiano ci venne incontro e uno di loro, il generale Tessitore ci gridò: "Dove andate? Tornate giù!". Ma noi facevamo il nostro dovere, non potevamo fermarci. Il fuoco era intenso, i proiettili dei cannoni inglesi e francesi stavano smantellando tutte le nostre forze. La loro superiorità era evidente: 10000 uomini ben armati, divisione corazzata e motorizzata contro noi 4000 marinai e un manipolo di soldati dell'esercito italiano con ufficiali, sottufficiali e il generale Tessitore ritirati dal fronte di Cheren. Ci accodammo a Tessitore e ci fermammo sei cento metri più in là addossandoci contro un terrapieno di 3 metri, dal quale il generale controllava col binocolo i combattimenti sempre più feroci verso il fronte. Gli inglesi volevano a tutti i costi sfondare il fronte nord. Tessitore guardava col binocolo senza dire una parola e noi in piedi osservavamo i cannoneggiamenti. "Appena entrano in azione i carri armati non c'è più niente da fare e Massaua cade nelle loro mani", disse il generale e come d'incanto i cannoneggiamenti terminarono ed entrarono in azione i carri armati anglo-francesi occupando le fortificazioni delle colline, le nostre batterie vennero smantellate a pezzi, ci furono i morti e i feriti e il personale fu costretto a ritirarsi nelle trincee per evitare di venire maciullati dai carri armati in avanzata. I nostri cannoni erano fissi puntati al mare ma loro avanzavano da terra, alle nostre spalle. Dal nostro rifugio sentimmo delle formidabili esplosioni alle spalle del fronte, verso Massaua. All'improvviso dall'isolotto di Erba la polveriera era stata fatta esplodere per non cadere in mano nemica e innalzava fuochi e fumi. A circa due chilometri da noi, al comando marina, dall'albero più alto vedemmo ammainare il tricolore italiano e subito dopo una violenta esplosione abbatté l'antenna radio del comando marina togliendo ogni possibilità di comunicazione con la madre patria, l'Italia. Intanto nella rada dell'isolotto di Erba altre esplosioni, il transatlantico Cristoforo Colombo fu affondato assieme ad altri 5 piroscafi. Autodistrutte per non cadere ai nemici tutte le unità navali rimaste a Massaua e nell'impossibilità di tornare in Italia. Era straziante udire tutte quelle esplosioni e vedere le distruzioni, straziava il cuore e veniva da piangere. Tutto perduto. Anche le polveriere di Ras Carrar saltarono in aria, tutto distrutto, era un'apocalisse creata e dovuta all'uomo. Il generale Tessitore e il suo stato maggio-

re si ritirarono al comando marina dell'ammiraglio: per loro la guerra era finita. Decine e decine di carri armati tipo churchill da 32 tonnellate di peso armati di cannone e mitragliatrice cominciarono a scendere a valle delle colline e Massaua cadde in mano alle forze anglo-francesi. Decine di camionette scoperte con una mitragliatrice girevole piazzata al centro col mitragliere seduto sul sellino pronto a fare fuoco, poi altri 6 fanti con mitragliette seduti ai lati, quindi le moderne artiglierie con ruote in gomma rimorchiate da camion piene di viveri, munizioni e attrezzature da campo, camion con cucine per i combattenti, camion frigoriferi con acqua potabile e bibite fresche, camion officine per riparare gli automezzi danneggiati, camion ospedali con croce rossa con medici chirurghi, camion con soldati di fanteria seduti da un lato e dall'altro pronti all'assalto. Era una divisione corazzata di 10mila uomini e per loro fu un gioco da ragazzi vincere contro noi che in tutto tra soldati e marinai eravamo 4000, armati con fucili modello 91 vecchi della prima guerra mondiale. Eppure resistemmo oltre un mese, 40 giorni, ai loro continui attacchi.

Nella loro divisione avevano un battaglione di fanteria della legione straniera francese, tutti senegalesi, mille giganti di quasi due metri d'altezza, probabilmente scelti appositamente. Erano armati fino ai denti, come si suol dire. Avevano un grosso e lungo fucile moderno con una lunga baionetta in canna lunga un metro, era come una lancia di due metri lunga e di sicuro se si lanciavano all'assalto vincevano. Poi in un fianco avevano una grossa e larga scimitarra di 80 cm di lunghezza e nell'altro fianco una grossa accetta col manico in legno. Erano comandati da ufficiali e sottufficiali della legione straniera. Mentre le truppe anglo-francesi entravano nel suolo di Massaua capii perché durante i dieci mesi di bombardamento gli inglesi non colpivano la stazione ferroviaria di Otmlo, la ferrovia per Asmara, le strade carrabili, i bacini di carenaggio, il vecchio dissalatore che produceva acqua potabile per tutto il comando marina, la caserma sommergibili e aeronautica e l'arsenale e neanche le baracche. Non valeva la pena colpirli, sapevano che prima o poi sarebbero riusciti ad occupare l'intera Africa orientale italiana; inoltre restavamo tagliati fuori dall'Italia. Nel pomeriggio dell'8 aprile 1941 ci fecero tutti prigionieri disarmandoci dei nostri fucili e mitragliatrici. Il nostro ammiraglio e il generale Tessitore firmarono col generale di divisione inglese la resa incondizionata della difesa navale di Massaua. Ci portarono al comando marina a ritirare i nostri corredi e gli zaini.

Durante il cammino ci accompagnò un ufficiale francese con i suoi soldati della legione straniera e altro non era che un italiano, un veneziano antifascista. Durante una sosta seduti sulla sabbia nei pressi delle saline raccontò che durante l'entrata in azione dei carri armati nella conquista dei fortini sulle colline, un soldato senegalese stava per infilzare con la sua baionetta un marinaio italiano. Tutti ormai erano con le mani alzate, prigionieri dei nemici, ma preso dall'euforia dell'assalto stava comunque per uccidere il marinaio; allora dal carro armato il carrista, l'ufficiale francese gli gridò di fermarsi, ma il senegalese non si fermò e l'ufficiale allora tirò fuori dalla fodera la pistola e sparò alle gambe del soldato francese, impedendo così che uccidesse il marinaio indifeso. Ma aggiunse anche che se al posto del marinaio ci fosse stata una camicia nera lo avrebbe lasciato uccidere. Intervenni io e gli chiesi: "Perché mai, non sono forse entrambi figli di madre?". Mi rispose così: "Le camicie nere sono fascisti ed io odio i fascisti e il fascismo, sono qui per combattere contro di loro". Era un uomo sui quarantanni, alto e robusto, con barba e capel-

li neri e aveva uno sguardo vivace. In quel momento pensai allo sguardo di Mussolini, sembrava somigliargli, doveva essere un uomo prepotente da come parlava.

Nel tardo pomeriggio, era quasi sera, presi i nostri zaini dalla baracca del comando marina, ci condussero a piedi al nostro aeroporto di Otmlo e ci alloggiarono nei grandi hangar dove tenevamo i nostri bombardieri S79 e S81. Tutto intorno ci cinsero con reticolati e carri armati che ci sorvegliavano facendo la guardia a 4000 uomini per tutta la notte e i giorni a seguire. Tornando per un momento al giorno precedente, io e i miei compagni di lavoro, dato che tornammo tardi alla base per un ritardo, non cenammo poiché alle 19 il servizio dei cuochi terminava. Il giorno dopo, l'8, riuscimmo a fare colazione, ma saltammo pranzo e cena perché intanto erano iniziati i combattimenti e tutti, compresi i cuochi, erano stati fatti prigionieri. Nell'hangar mi sistemai alla meglio, come tutti, allungando la coperta sul pavimento ed appoggiando la testa sullo zainetto come da cuscino. Cominciai a guardare in alto, quello che prima era stato il rifugio dei nostri bombardieri e aermacchi. Allora la mia memoria ritornò al giorno del mio arrivo a Massaua, l'8 aprile 1940, quando passai la notte disteso sul pavimento sulla mia coperta sotto la pensilina della baracca del comando marina. E caso volle che la notte dell'8 aprile 1941, un anno dopo, dormissi nuovamente per terra, coincidenza crudele e fatale, affamato, assetato e sofferente per il caldo. La mia esperienza a Massaua iniziò l'8 aprile 1940 e si concluse, come prigioniero, esattamente un anno dopo. Fu un anno di tribolazioni, sofferenze, sacrifici inutili, pianto e riso per l'avvelenamento che subii e caldo e freddo per la febbre che sopportai. All'improvviso caddi in un sonno profondo, stanco per la lunga giornata, sofferente per la fame e per la sete e debole nel corpo e nella mente, come tutti i miei compagni di sventura.

All'alba del 9 aprile 1941 da levante sorse il sole ed i suoi raggi caldi entrando nell'hangar mi svegliarono riscaldando il mio corpo a dorso nudo, mi tirai su a sedere sulla coperta e guardai verso est, accorgendomi della recinzione che ci circondava e delle decine di carri armati inglesi tipo churchill da 32 tonnellate con i loro cannoni e mitragliatrici puntati sull'improvvisato campo di prigionia. Mi alzai e cominciai a girare per il campo notando come ci fossero militari di ogni corpo dell'esercito e della marina, aviatori, carabinieri, marinai, finanziari, polizia, perfino camicie nere. Allora la mia memoria ritornò ai sogni che facevo prima del servizio militare. Molte volte sognai di essere prigioniero in un recinto fatto di reticolati in mezzo a tanti militari e soldati e di tentare di liberarmi senza però trovare la via di fuga. Sempre lo stesso sogno, per molte notti. Lo giuro su Dio e sui miei cari genitori defunti che è la pura e santa verità. Chissà se è il cervello umano che ci fa vedere ciò che succederà in futuro o se invece esiste una sorta di mano divina che ci avvisa anticipatamente per prepararci agli avvenimenti successivi.

La mattina del 9 aprile, gli inglesi con le nostre stesse autobotti ci portarono dell'acqua da bere, ma fuori dal recintato. I nostri soldati e gli altri veterani della guerra in Abissinia del 1936 tolsero il fondo da alcuni barili per la benzina in ferro vuoti che si trovavano dentro l'aeroporto di Otmlo dove eravamo prigionieri e gli inglesi con le manichette delle autobotti dall'esterno del recinto riempirono i barili senza coperchio e successe il finimondo. Tutti i prigionieri, assetati, si affollarono con grande confusione riempiendo gavette (recipienti in alluminio di oltre un litro di capacità a forma di tegamino schiacciato col manico in metallo e il coperchio, in dotazione dell'esercito italiano per ritirare il

rancio dei cibi cotti), gamellini (recipiente in alluminio di oltre un litro di capacità con due manici laterali) e borracce (bottiglia in alluminio con tappo a vite di due litri di capacità, foderata con un panno verde-grigio per tenere tiepida l'acqua nelle zone fredde e fresca in quelle calde se lo si bagna). C'era veramente una lotta animalesca, tutti volevano l'acqua prima di tutti gli altri. Io assistevo a quella terribile rissa fermo, debole, e non volevo immischiarmi in quella valanga di uomini assetati. Attesi con pazienza che tutti si fossero riforniti d'acqua e insieme ad altri pochissimi giovani che come me non volevano aumentare la ressa andammo a riempire i nostri recipienti. Ormai i tanti barili erano quasi vuoti, era rimasta pochissima acqua sul fondo con molta sabbia. Affondai il mio gamellino e raccolsi acqua e sabbia e non bevvi subito, aspettando che lo sporco si depositasse. Tornai al mio posto e mi sedetti sulla coperta bevendo un sorso ogni tanto. Gli inglesi non ebbero il coraggio di entrare e si limitarono a darci da bere ma da fuori, come se fossimo bestie feroci dentro ad una gabbia. Intanto mezzogiorno era passato e nessun inglese si vedeva avvicinarsi per darci da mangiare, nel pomeriggio poi venne un autocarro che ci portava cassette con gallette e carni in scatola, i nostri viveri immagazzinati nel nostro commissariato. L'autocarro rimase fuori, all'entrata del posto di blocco con molti soldati inglesi armati. Cominciarono a dividere per ogni prigioniero un pacchetto di gallette da 150 grammi e una scatoletta di carne da 100 grammi. Io ero in fila come tutti gli altri e fui contato tra un gruppo di 24; il primo di questo gruppo, Cimarosa si chiamava, ricevette la cassetta con le 24 porzioni che doveva dividere ma fuggì e si mischiò alla folla che aspettava dietro di noi. Fu inutile cercarlo e rimasi a digiuno per il secondo giorno. Si fece sera e rischivo di rimanere ancora senza cibo. Mi trovavo vicino al posto di blocco e come me si era formata una piccola folla di uomini, una cinquantina, che non avevano ricevuto la loro razione. Allora parlammo con l'ufficiale inglese di servizio e gli spiegammo che non mangiavamo da quasi tre giorni, ci rispose che era dispiaciuto ma che non aveva più cassette a disposizione da dividere. Poi ci domandò perché non avessimo il tascapane (borzone semplice di tela con cinghia a tracolla) e la borraccia, dato che ogni soldato in guerra doveva avere in dotazione viveri e acqua almeno per tre giorni. Deluso e affamato tornai al mio posto sul pavimento in cemento, mi distesi accanto agli altri uomini e tentai inutilmente di prendere sonno per i crampi allo stomaco. Erano ormai trascorsi tre giorni senza riuscire a mangiare, a parte la colazione fatta la mattina dell'8 aprile, e quasi senza riuscire a bere nonostante il caldo torrido. La mattina del 10 aprile, ancora disteso sul pavimento, passò accanto a me un mio compagno di battaglione interno della regia marina di Massaua e guardandomi mi chiese se stessi bene. Io tenevo un fazzoletto bagnato sulla fronte, mi scoppiavano le tempie, probabilmente debole per la fatica e la fame ed ero pallido e magro. Ero ormai pelle e ossa e col fazzoletto in testa il mio compagno aveva pensato che fossi ferito. Nella mattinata gli inglesi portarono coi camion sacchi di riso ricavati dal nostro commissariato e nel frattempo con delle autobotti riempirono d'acqua ancora i barili che avevamo dentro il reticolato. Alcuni veterani della guerra in Abissinia, i nostri fanti, camice nere e reduci della rivoluzione spagnola 1936-1937 improvvisarono una cucina da campo, scavando il terreno a focolaio, sfasciando e utilizzando la legna delle baracche che si trovavano all'interno del nostro campo di prigionia per cucinare il riso e sistemando i barili con l'acqua. Distribuirono una buona razione a testa di riso ma senza olio né sale. Questi uomini, quarantenni, avevano

delle grandi doti umane. D'altra parte questi uomini furono capaci nel gestire la situazione: cosa potevamo saperne noi, giovani ed inesperti di guerra, di situazioni di disagio di questo tipo? Chissà quante volte invece loro si erano trovati ad affrontare condizioni simili. Cucinarono per noi e distribuirono il riso, anche se senza sale. Puntuali come in caserma, a mezzogiorno fu distribuito il rancio caldo e per noi furono come dei padri. La notizia che pativamo la fame giunse fino ad Asmara ed allora la popolazione, soprattutto le donne, molte delle quali avevano familiari nei campi di prigionia, mobilitarono i fornai della città e mandarono giù a Massaua un treno coi vagoni pieni di sacchi di pane fresco e così il giorno dopo, era ormai l'11 aprile, ricevemmo a testa una pagnotta da 500 grammi, fu un gesto di grande generosità da parte della gente di Asmara. Giorno dopo giorno ci alimentavano con del riso, acqua e 200 grammi di pane. Arrivò la fine del mese di aprile e gli inglesi prelevarono un gruppo di mille prigionieri. Li facevano uscire dal posto di blocco poco alla volta, sorvegliati da soldati armati con fucili con baionetta in canna, inquadrandoli a gruppi di cinque. Tra quella conta finii anch'io e fu in quell'occasione che rividi due miei amici, due concittadini, Chilone e Randazzo, anche loro marinai e coi quali non mi ero mai incontrato nei mesi trascorsi a Massaua. Finimmo nello steso gruppetto di cinque. Ci condussero a piedi fino al porto, in banchina c'era ormeggiato un piccolo piroscafo da carico di circa due-tre mila tonnellate di portata, con quattro stive, boccaporti in legno e teloni di copertura degli stessi. Ci fecero salire a bordo attraversando lo scalandrone dove c'erano molti soldati sudanesi di guardia armati e ci distribuirono 250 per ogni stiva, nel secondo piano delle stive, al buio, in quanto la luce entrava solo dall'apertura da dove entrammo, un boccaporto di due metri per due. Ci mettemmo a sedere senza riuscire a distendere le gambe per il troppo poco spazio, come fossimo mercanzia. Sotto di noi invece c'erano delle stive più grandi che contenevano viveri e munizioni chiuse coi boccaporti in legno e coperture di teloni tacciati con cunei in legno nei quattro laterali, come nei boccaporti di coperta. Partimmo e non avemmo la possibilità di vedere Massaua per l'ultima volta dal ponte. Allora, deluso, le dedicai una poesia.

*Massaua, addio, mia bella signora Massaua, addio.*

*Nelle viscere della nemica nave condannasti me, nel buio senza più vederti per l'ultima volta dal tuo ponte.*

*Forse vergogna di me provasti nel salutarmi.*

*E nel ricordo del mio primo giorno che da te arrivai, prima notte ed ultima notte da te ospitato dormendo per terra mi sdraiai.*

*In te credetti che tu mio paradiso fosti.*

*Invece, inverno trovai, e a me lo donasti.*

*Ragion hanno i tuoi indigeni figli, nel dir che la morte arrivò a Massaua e morì.*

*Tanto triste e cattiva e crudele sei tu terra selvaggia.*

*Dolori, sofferenze, calori e sudori, febbre, freddo, pianto e fame e sete dasti a me senza pietà.*

*Mai dasti a me giorni felici, di gioia e d'amore, mai.*

*In te credetti, che tu mi amassi.*

*Come io immensamente credevo in te.*

*Mai bestemmia contro di te versai.*

*Mai pensiero in me venne ad odiarti perché madre mia ti credetti.*

*Notti e notti insonni trascorsi sulla torretta del mio Ferraris, vegliandoti nel buio della notte.  
Ammirando la tua infinita bellezza che suol dirti la perla del Mar Rosso.  
E tu placida e tranquilla dormivi nel caldo mare delle tue sponde.  
Mentre io, guardavo ammirato le tue splendide palazzine che nel buio delle serene notti si innalzavano nel cupo cielo.*

*Nella mia immaginazione vidi un'ombra di un cavaliere su un grosso destriero,  
con elmo e corazza e una lunga spada in mano.*

*Combatteva contro tutte le altre ombre, decine e decine di cavalieri armati, atterrandoli a morte. Forse era Marte, il dio della guerra, che presagiva e annunciava i prossimi morti dei combattimenti di guerra.*

*E continue bombe nemiche caddero sul tuo suolo arido mietendo vittime.*

*E di sangue vermiglio umano arida tua terra s'inzuppò.*

*Sotto le tue infuocate sabbie salme d'eroi senza medaglia giacciono inermi senza più ritorno al loro lido patria.*

*Oh... come sei triste e cattiva, signora Massana, contro i tuoi figli adottivi italiani scagliasti le tue ire di morte e al nemico vittoria dasti.*

*E ancora non sazia, massauina febbre e freddo al mio giovane corpo donasti.*

*Dal mio Ferraris mi allontanasti sbarcandomi e lui parti lasciandomi nella tua arida terra senza speranza di un mio ritorno a casa.*

*Ingenno ero io delle sofferenze e dura vita di guerra e tu senza pietà al nemico mi donasti.*

*Dentro i fili spinati per sei lunghi anni mi chiudesti, sette lunghi anni lontano dal mio focolaio.*

*Il fiore della mia giovinezza in esilio forzato condannasti.*

*Ma esperienza, e ancora esperienza a me donasti.*

*La mia ingenua giovinezza in adulto trasformasti, temprandomi memoria, carattere, attitudine e sentimenti umani.*

*Le sofferenze e i reticolati che a me dasti la mia vita salvasti.*

*Al mio comandante capitano di corvetta Livio Piomarta, trasferito dal Ferraris al Guglielmo Marconi, affondato il 4 dicembre 1941 con tutto il suo glorioso equipaggio, 59 vite cadute nell'atlantico ad ovest dello stretto di Gibilterra.*

*Una prece alle loro anime.*

*E tu, signora Massana, destino in me cambiasti e la mia giovane vita salvasti.*

*Il mio comandante mi avrebbe portato con sé.*

*Ma la mano di Dio, la Madonna di Trapani e santa Alberta Mineo madre mia su di me vegliarono.*

*Grazie, grazie, signora Massana.*

*Addio per sempre.*

*Mai dimenticherò le tue sembianze.*

*Ti ricorderò per tutta la mia vita.*

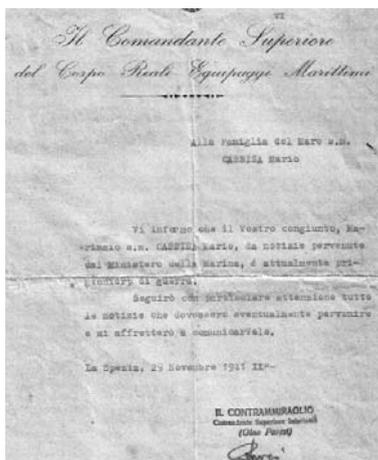
*E i dolori e le sofferenze che mi donasti, in me utili furono che uomo divenni.*

*Addio, addio per sempre.*

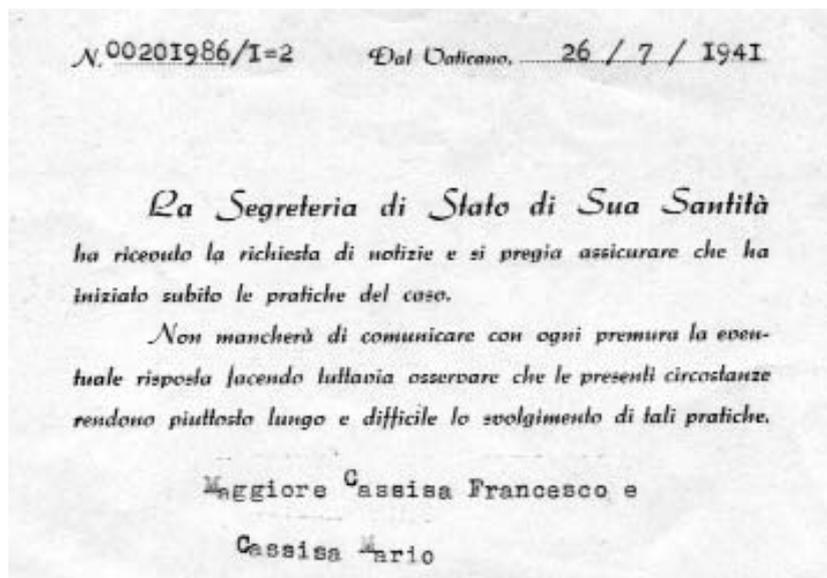
*Addio mia bella signora Massana.*

*Addio dalle viscere oscure della nemica nave.*

*Addio, mai più ti rivedrò.*



Il piroscafo partì, lasciò Massaua senza che noi potessimo vedere mollare gli ormeggi e senza conoscere la nostra destinazione. Dopo molte ore di navigazione diurna in mare aperto, sorvegliati dai soldati armati che stavano di guardia all'entrata dei boccaporti semichiusi, ci fecero uscire a gruppi di 250 in coperta a prendere un po' d'aria. Era pomeriggio inoltrato e non avevamo ancora mangiato. Sul ponte lance abbiamo visto il coman-



dante in borghese, era un uomo sulla cinquantina, molto grasso, basso di statura e sembrava una grande botte, ma nonostante la stazza passeggiava sul ponte a passo svelto ed agile. Alcuni miei compagni di prigionia si avvicinarono a lui domandandogli da mangiare ma lui rispose che aveva l'ordine di trasportarci fino a porto Sudan senza provvedere al vettovagliamento e che perciò non poteva fare nulla per noi. Dopo mezzora ci rimandarono giù nella stiva ed iniziò di nuovo il calvario del digiuno. Tornammo a sederci sul pavimento e i miei due amici, Chilone e Randazzo, non si diedero per vinti: la stiva inferiore era divisa da noi tramite i teloni che coprivano i boccaporti, allora loro aprirono un lembo del telone e aprirono un angolo di boccaporto scoprendo una cassa piena di biscotti. La aprirono con le mani e fecero una buona provvista, riempiendo i tre fazzoletti neri della nostra divisa da marinaio che si portano al collo e al petto in onore e in segno di lutto per il Conte Benso di Cavour, primo ministro nel 1870 alla creazione del Regno d'Italia. Altri che erano lì vicino fecero provvista ma molti altri che erano lontani non si accorsero di nulla. Facemmo una scorpacciata e rimasero ancora biscotti per il giorno dopo. Il viaggio durò oltre 24 ore e appena arrivati sulla banchina di porto Sudan ci fecero scendere dal piroscafo, sempre sorvegliati dai soldati sudanesi armati. A pochi passi dalla banchina ci attendeva un treno merci. Ci introdussero a gruppi nei vagoni merci, ci chiusero dentro lasciando aperte delle aperture ai lati da cui entrava luce ed aria.

A.S. W.A.R.  
 POSTAL SECTION  
 M.E. EGYPT.

12.5.1941.

Mio, cara mamma  
 Ti informo della mia ottima salute  
 e che sono prigioniero.  
 Non stare in pensiero pensa  
 la tua salute, non piangere,  
 non stare troppo in collera,  
 che Dio mi aiuti come  
 mi a sempre aiutato.  
 Ricevuto il tuo telegramma negli  
 ultimi momenti ed una  
 lettera di Bino.  
 Intanto ti chiedo la mia  
 lettera con i più cari saluti  
 insieme a mio fratello.  
 Di molti saluti e baci.  
 Baci saluti a tutti.  
 Tuo aff. figlio  
 Mario

treno iniziò la sua corsa verso l'interno del Sudan anglo-egiziano. Mentre eravamo in cammino senza conoscere la nostra destinazione, io e i miei due amici, mangiammo i biscotti che erano rimasti e mentre finivo gli ultimi sul fazzoletto poggiato per terra mi accorsi di un giovane marinaio che mi guardava con gli occhi sbarrati. Capii che aveva fame e allora provai pena e divisi i miei biscotti con lui anche se non lo avevo mai visto prima. Giuro che è la pura e santa verità.

Dopo alcune ore di cammino, il treno si fermò in una stazione di un villaggio, ci fecero scendere inquadrandoci a gruppi di cinque, sempre accompagnati da decine di soldati armati ai nostri laterali e a piedi ci incamminammo verso una vasta zona desertica sotto il sole cocente portando con noi lo zainetto con le nostre poche cose e la coperta. Dopo avere percorso circa due chilometri giungemmo in una valle sabbiosa dove c'erano due campi di concentramento quadrati di cento metri per lato, recintati con doppi reticolati con un centinaio di tende all'interno di ogni campo, allineati simmetricamente in fila. Ci

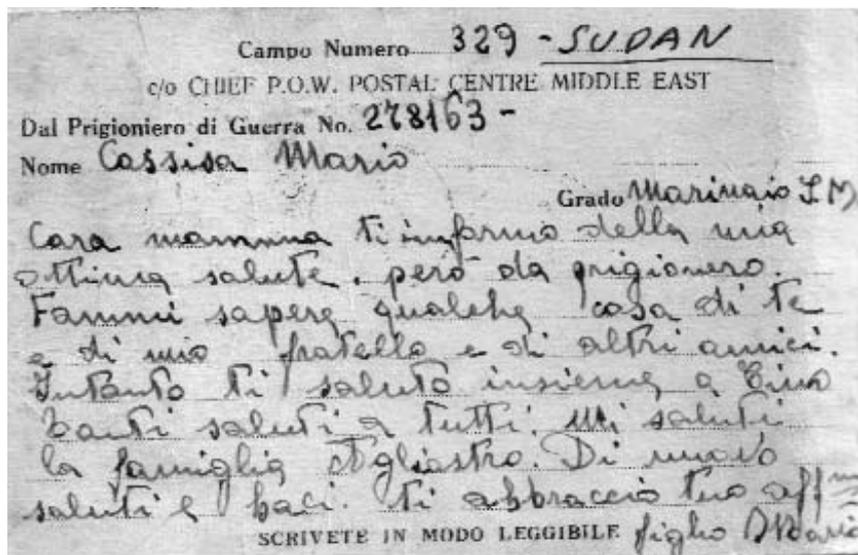
introdussero dentro dandoci una tenda ogni dieci prigionieri. Erano tende speciali a doppia tenda una sopra l'altra, distanti da loro trenta centimetri, a protezione dal sole in quanto ci trovavamo in una zona tropicale come lo era Massaua. Io e i miei due amici più altri sette prigionieri ci sistemammo in una tenda allungando sulla sabbia le coperte e lo zainetto per cuscino. Davanti l'entrata ai campi c'erano altre tende, quella del comandante colonnello inglese e dei soldati inglesi e sudanesi che ci facevano da guardia e quella dell'infermeria. C'era un nostro medico, un ufficiale italiano e un cappellano italiano, anche loro prigionieri di guerra. Il comandante inglese, un colonnello scozzese che parlava l'italiano utilizzando i verbi all'infinito, organizzò una cucina da campo con i nostri stessi cuochi fatti prigionieri. Quel giorno ci venne data a testa una tazza di porcellana di mezzo litro di capacità con il manico piena di tè e duecento grammi di pane. I giorni a seguire ci alimentarono così e la debolezza del corpo si faceva sentire spesso. E intanto non pensavano a darci carta e penna per potere scrivere a casa, secondo quanto stabilito dalla Convenzione di Ginevra per i prigionieri di guerra.

Io non scrivevo a casa da oltre due mesi, poiché in seguito allo sfondamento del fronte di Cheren da parte degli inglesi e alla presa di Massaua, gli aerei postali italiani di lunga crociera non vennero più a ritirare la posta. Quindi in Italia non avevano nostre notizie da molto tempo ma mia madre quando ascoltò dalla radio dei fatti successi a Massaua non perse tempo e scrisse a Roma al comando superiore del corpo reale degli equipaggi marittimi e ottenne risposta immediata.

Mia madre era angosciata, da oltre tre mesi non aveva più notizie né da me né da mio fratello Francesco che si trovava alla base avvistamenti ad Assab, ai confini con la Somalia francese che combatteva contro di noi al fianco degli inglesi. Scrisse a Papa Pio XI e la segreteria di Stato vaticano rispose con una lettera ed una cartolina comunicando che avrebbe cercato notizie sui suoi figli, poi scrisse alla Croce Rossa Italiana e a quella internazionale di Ginevra. Non si dava pace per i suoi due figli, me e Francesco, cresciuti orfani di padre, con la sola madre, rimasta vedova molto giovane, che non faceva mancare loro niente, lavando indumenti e biancheria a mano nelle pile alle famiglie perchè allora le lavatrici elettriche non esistevano e lavorando notte e giorno costruendo reti da pesca e per tonnare. Era impossibile per lei pensare che i suoi due figli potessero morire in terre lontane. Le sue incessanti preghiere a Dio e alla Madonna di Trapani dovevano salvarli, non poteva Dio lasciarla sola dopo avere perso il marito. Con le sue preghiere Dio doveva salvarli.

Dopo quasi due settimane ci documentarono con nome e cognome e corpo militare di appartenenza e ci immatricolarono. Il mio numero di matricola era 278163. Ci diedero una cartolina da mandare a casa, dove scrivemmo poche righe per informare le nostre famiglie. Cominciarono a darci anche della minestra, più brodo che pasta per la verità, forse la stessa ricavata dai viveri di Massaua. Ci rifornivano d'acqua come facevano a Massaua, riempiendo i barili che avevamo dentro i reticolati attraverso le manichette dall'esterno. Poi per ogni tenda ci diedero un barile zincato della capacità di 50 litri con un largo tappo a vite che trasportavamo all'interno del campo due per volta a turno. Quindi ci inquadravano due alla volta per andare a riempirli, ci incamminammo sulla sabbia cocente scortati da soldati sudanesi armati e un sergente dell'esercito inglese. Eravamo in

mezzo ad una valle tra due lunghissime catene collinose di 50 metri di altezza, le cui falde distavano circa 500 metri l'una dall'altra, la sabbia era finissima, brillava al sole, la presi in mano e sembrava oro. All'orizzonte, ovunque ci girassimo vedevamo le cime delle colline che dovevano estendersi per molta lunghezza, ad occhio nudo si vedevano scomparire all'orizzonte e al sorgere del sole correvano da est ad ovest e pensai che tutta quella sabbia era lì da milioni di anni, accumulata nel corso del tempo. Magari il fiume che ora era secco un tempo era stato attivo e rigoglioso, considerando la sua posizione geografica doveva sfociare nel Mar Rosso, forse era una vena del grande fiume Khartoum. Guardavo le colline e il suo colore nero, nerissimo e pensai che fossero miniere di carbone fossile, invece erano pietra che il sole col tempo aveva bruciato. Il sole era infuocato, eravamo nel Tropico del Cancro, a 240 miglia a nord di Massaua. Noi eravamo a dorso nudo, coi soli pantaloncini e i sandali e ormai non facevamo più caso al caldo, eravamo abituati ad averlo addosso. Finalmente, dopo due chilometri di cammino, arrivammo al centro del fiume secco, dove trovammo un pozzo artesiano con molti serbatoi in ferro di forma cubica di due metri di lato e una motopompa che pompava acqua dal sottosuolo e la riversava nei serbatoi coi rubinetti. Riempimmo i nostri bidoni, sempre sorvegliati dai soldati armati, e tornammo indietro alla nostra tenda. Sotto quel sole cocente, io che ero già abbronzato dal sole di Massaua, divenni quasi un sudanese e il clima secco probabilmente curò i miei dolori di reumatismo, in quanto a Massaua l'umidità era del 100 per cento, mentre qui non ce n'era. Quel luogo dove eravamo accampati veniva chiamato dai sudanesi Erba, ma non era un vocabolo italiano, era sudanese-arabo e per caso coincideva al vocabolo italiano Erba, poi venni a sapere che c'era un villaggio che si chia-



mava Harber, la cui pronuncia inglese era "erba".

Il colonnello inglese, per non tenerci inoperosi, pensò di costruire una strada che



mo la cognizione del tempo, non riconoscendo più i giorni della settimana o i mesi gli uni dagli altri. Tutti i giorni erano uguali, si lavorava e si costruiva la strada. Dopo molto tempo, una mattina forse del luglio 1941, arrivarono al campo un altro migliaio di prigionieri italiani che furono sistemati in un campo vuoto, una tendopoli a quattro metri di distanza dal nostro reticolato, erano prigionieri provenienti da Amba Alagi, difesa dalle truppe del vicerè d'Etiopia Duca d'Aosta, caduta in mano alle forze britanniche dopo lunghi e sanguinosi combattimenti. Gli italiani dovettero arrendersi perché ormai erano a corto di viveri, di munizioni e molti uomini erano feriti e allora il generale inglese, riconoscendo l'onore delle truppe italiane, propose al duca d'Aosta la resa con l'onore e il valore delle armi senza altro spargimento di sangue riconoscendo il grande eroismo delle truppe italiane. Gli italiani furono così fatti prigionieri e salutati dagli inglesi col "presenta armi". Il Duca d'Aosta era gravemente ammalato e il generale inglese voleva farlo rimpatriare con la Croce Rossa internazionale, ma rifiutò ringraziando il generale inglese preferendo seguire il destino dei suoi valorosi uomini che avevano combattuto al suo fianco. Fu internato nello stato africano di Nairobi, morì poco dopo e fu sepolto in quella terra straniera, lontano dalla sua patria. Nel nuovo gruppo di prigionieri c'erano anche dei trapanesi e non appena furono al campo chiesero se nel nostro gruppo c'erano dei compaesani e noi rispondemmo che eravamo in tre. Quindi venimmo a sapere che anche la base navale di Assab era caduta in mano agli inglesi e allora pensai che anche mio fratello fosse stato fatto prigioniero. Le cose per noi italiani andarono male in africa orientale durante la guerra e tutto il territorio fu occupato dagli inglesi che divennero padroni assoluti dell'Oceano Indiano e del Mar Rosso, portando a termine la loro missione di occupazione dei territori italiani faticosamente conquistati dai nostri antenati durante il periodo 1886-1936. I sacrifici di allora si rivelarono inutili, come inutili furono i nostri, fatti solo per le mire espansionistiche dei partiti.

Il tempo passava inesorabilmente e noi lavoravamo senza sosta alla costruzione della strada. Io non soffrivo più il caldo, anzi, il sole e il clima secco mi guarivano dai miei dolori reumatici che mi avevano fatto patire a Massaua.

Poi una mattina, appena arrivati sul punto dove era il cantiere, non credendo ai nostri occhi, la strada era sparita, non c'era più, le pietre le trovammo sparpagiate fino a 100 metri di distanza da dove invece dovevano essere. Il fiume si era risvegliato dalle piogge torrenziali che c'erano state all'interno del Sudan, rinvigorendolo. Pensai che la forza della natura è inarrestabile. Il letto del fiume era umido, di sicuro le piogge erano state forti all'interno del Sudan, tanto da travolgere il lavoro che avevamo fatto, ma da noi non cadde nessuna goccia d'acqua. In poche ore il letto del fiume ritornò secco e i massi e le pietre rimasero sepolti dalla sabbia. Il nostro faticoso lavoro fino ad allora svolto andò perduto. Tornammo al campo. Il sergente inglese che ci scortava fino alle colline informò il colonnello di quanto era accaduto, il quale sospese i lavori. Il tempo passava e noi lo trascorrevamo seduti sotto le tende, ogni tanto distribuivano una cartolina ciascuno per scrivere a casa.

Domandammo che giorno era, avevamo perso la cognizione del tempo e io avevo già scritto due cartoline a mia madre senza data. Eravamo al 30 luglio 1941, erano passati quattro mesi da quando fummo fatti prigionieri. Gli inglesi forse non si aspettavano di catturare tutti questi uomini e allestirono campi di prigionia improvvisati, senza cucine né servizi igienici e per i nostri bisogni corporali si usava un fossato alla fine del campo e poi si copriva tutto con la sabbia. Trascorsero i mesi e ogni giorno ci contavano due volte, al mattino e alla sera, per controllare che nessuno fosse fuggito. Una mattina, dopo la conta, il sergente inglese avvisò i prigionieri del corpo della regia marina italiana di prepararsi con i propri zaini e le cose personali. Man mano che ci chiamavano per nome e cognome ci dividevano in altri gruppi: i fanti, le camicie nere, i carabinieri e così via. Ci inquadrono ancora per cinque e ci avviammo scortati dalle guardie sudanesi verso il pozzo dove riempivamo i barili seguendo il fiume ad ovest. Alle falde dell'altra collina, nella parte sud, di fronte quella in cui andavamo a raccogliere le pietre era stato allestito un altro campo con tende e reticolati. Ci fecero entrare e ci sistemarono in otto per ogni tenda, stando più comodi rispetto a dove eravamo prima. Eravamo circa duecento marinai, il campo era molto più piccolo e proprio sotto la collina c'era una villetta in muratura dove alloggiava un maggiore inglese che era il nostro capo campo. Il sergente che ci accompagnò ci consegnò al nuovo sergente e alle nuove sentinelle, sudanesi anch'esse, e tornò al campo. Dopo qualche ora il sergente ci fece uscire dalle tende e ci inquadrò per uno in due file frontali distanti 4 metri l'una dall'altra per tutta la lunghezza del campo, quindi arrivò dall'entrata centrale del campo dalla parte della collina dove c'era la villetta il maggiore che ci squadrò uno per uno facendoci un discorso. "Qui con me starete bene, mi dispiace della vostra condizione di prigionieri e sarete rispettati, ma io amo l'Italia e gli italiani. A Firenze ho molti amici che nel corso della guerra saranno diventati nemici, ma solo dal punto di vista della politica, io non cancello le mie amicizie". Le nostre condizioni di vita in verità migliorarono, sia nel cibo sia per quanto riguarda il morale, ma dormivamo ancora per terra, proprio sulle piane rocciose della falda della catena delle colline in quanto ci trovavamo più in alto rispetto a dove eravamo prima. Avevamo però i rubinetti sia per l'acqua potabile, sia per la cucina e potevamo bere e lavarci e tenerci puliti a qualsiasi ora del giorno o della notte. Venimmo a sapere che la villetta fu costruita da prigionieri di guerra italiani, muratori, fabbri, falegnami, pittori, scalpellini, idraulici, ecc., tutti veterani della guerra in Abissinia del 1935-36 che stavano in un altro campo a ponente. Prima di tutto avevano montato due grandi serbatoi d'acqua sistemandoli più in alto sulla collina rispetto alla palazzina con le tubazioni che pescavano dal pozzo artesiano nel letto del fiume secco; in questo modo la motopompa mandava acqua ai 2 serbatoi che serviva anche ai muratori per gli impasti della calce e del cemento. I fabbri si dedicarono al cancello, i falegnami alle porte e i pittori alle camere, in base ai progetti eseguiti dallo stesso maggiore che non voleva vivere sotto ad una tenda. Lo stesso maggiore ci raccontò che il negus neghesti imperatore dell'Abissinia, Aliè Selassie, durante l'occupazione italiana fuggì in esilio a Londra e che dopo la presa di Addis Abeba da parte degli inglesi volle ritornare con l'intenzione di restaurare tutti i palazzi e le chiese della città sfruttando i più di cinquecento prigionieri italiani catturati in Abissinia, Somalia

ed Eritrea nei campi inglesi. Ma la richiesta venne respinta secondo gli accordi di Ginevra, in base ai quali i prigionieri dovevano essere custoditi da chi li catturava.

La vita trascorreva lenta e monotona, senza divertimenti, conversando tra noi. Un pomeriggio accadde una cosa incredibile. Sentimmo degli spari di fucile ed erano le sentinelle sudanesi che facevano fuoco dentro al campo, contro di noi. Immediatamente ci buttammo a pancia in giù per non essere colpiti e di corsa dalla villetta uscì il maggiore gridando e sparando alcuni colpi di pistola in aria ordinando di fermarsi. Le sentinelle smisero di sparare e si seppe che il sergente che ci faceva da guardia si era ubriacato ed aveva ordinato loro di fare fuoco sui prigionieri. Allora il maggiore entrò nel campo, ci radunò e ci fece un discorso, incoraggiandoci e scusandosi per l'accaduto e rimproverando il sergente al quale disse che lo avrebbe mandato a combattere al fronte agizio-cirenaico a sparare ad italiani armati e non disarmati dentro ai reticoli e a calmare i bollenti spiriti. Quindi sollevò il sergente dalla guardia e ne incaricò un altro di fiducia. Trascorsero due mesi, agosto e settembre, e sembrava fossero passati due secoli. Un giorno arrivò una macchina della croce rossa internazionale e il personale, autorizzato dal maggiore, visitò il campo constatando che dormivamo per terra e che non avevamo servizi igienici. Dopo poco arrivò un camion con dei blocchi di giornali antifascisti, non era la croce rossa a mandarli, ma italiani antifascisti che stampavano a Il Cairo e distribuivano in Egitto e nel Sudan ai prigionieri. Ai grandi fumatori non sembrò vero, era una manna del cielo quella carta: decisero di ricavare le sigarette dal tè bollito che veniva buttato via nei contenitori dei rifiuti e dalla carta dei giornali, raccoglievano il tè, lo essiccavano al sole e lo avvolgevano con la carta dei giornali ricavandone delle grosse sigarette che fumavano con beatitudine... il vizio è più forte del carattere. Verso la fine della seconda settimana di ottobre il sergente ci avvisò di raccogliere le nostre cose e gli zainetti, ci inquadrono per cinque e il maggiore venne a dirci salutandoci che saremmo andati in un altro campo migliore di quello. Quindi a piedi, scortati dal sergente e dalle sentinelle, raggiungemmo la stazione ferroviaria del piccolo villaggio. Ci fecero entrare nei vagoni merce e subito il treno partì. Giungemmo nel pomeriggio, dopo molte ore di viaggio, a Porto Sudan, dove un transatlantico inglese alla banchina ci aspettava. Una volta imbarcati la nave partì, lasciando quella terra arida e senza umidità.

Mi ricorderò sempre dei due campi di prigionia, di quella sabbia finissima e lucente come pagliuzze d'oro, di quel sole caldo che mi guarì dai dolori reumatici presi per la troppa umidità di Massaua e del sommergibile e del cielo limpido e azzurro, privo del moderno inquinamento. La notte il cielo si riempiva di stelle che brillavano e illuminavano ogni cosa tanto che riuscivamo a leggere i giornali con la loro sola luce (dato che nel campo non avevamo né fanali né candele, ma eravamo al buio per tutta la notte) e nelle notti di luna piena sembrava fosse giorno, tanto era limpida l'aria. Il sole mi aveva fatto scurire la pelle, sembravo un sudanese coi capelli biondi, e mi aveva fatto guarire dai dolori (mi asciugò pure le ossa), tanto che oggi, ad ottantanove anni di età, non soffro di nessun dolore reumatico. Questi ricordi li tengo nella mia memoria come una reliquia.

La nave serviva a trasportare truppe, le sentinelle e l'equipaggio ci sistemarono in gruppi e ci divisero nei diversi ponti A, B, C, D e nei locali sottostanti all'interno della nave, dove avevamo delle brande in tela olona per dormire da agganciare con delle cordine sotto le tettoie dei ponti, alle tettoie dei carruggetti (le passeggiate). Di sotto c'erano

molti locali ai cui pavimenti erano fissate delle lunghe tavole e dei banchi in modo che durante le tempeste non si rovesciassero e noi pranzavamo lì, dieci per ogni lato. D'altra parte era una nave mercantile capace di trasportare due mila prigionieri oltre l'equipaggio e i militari di scorta e si aveva la comodità di dormire su brande e mangiare a tavola. Inoltre ci assegnarono un posto di assemblea di abbandono nave nei ponti lance di salvataggio e un salvagente a testa in caso ci fosse stato bisogno di abbandonare la nave per un incendio o per un affondamento (la nave era armata di cannoni antisommergibili e mitragliatrici contraeree). Lasciata la banchina guardando il tramonto ad ovest, mi accorsi che navigavamo con prora verso sud e un altoparlante, a decine sulla nave sia all'interno sia all'esterno, ci avvertì (erano le 18) che dovevamo raggiungere il posto a tavola perché avrebbero servito la cena (ognuno di noi aveva un posto numerato al tavolo). Cenammo con zuppa, pane e tè zuccherato col latte su stoviglie finalmente casalinghe, tutto era organizzato con molta cura. Sulla nave non c'eravamo solo noi, ma molti altri prigionieri provenienti dagli altri campi del Sudan e dell'Egitto: il transatlantico aveva sbarcato truppe dell'esercito indiano di Bombay dall'India britannica per il fronte cirenai-co e ora ritornava da Porto Sudan imbarcandoci. Eravamo duemila: oltre ai ponti, tutti gli altri vani sottostanti erano stati sistemati come alloggi a tre piani con scalinate e porte stagne fino a fondo nave nei due lati della nave e con tre locali per lato per tutti noi e ogni locale ospitava 200 persone. Avevamo anche i servizi igienici.

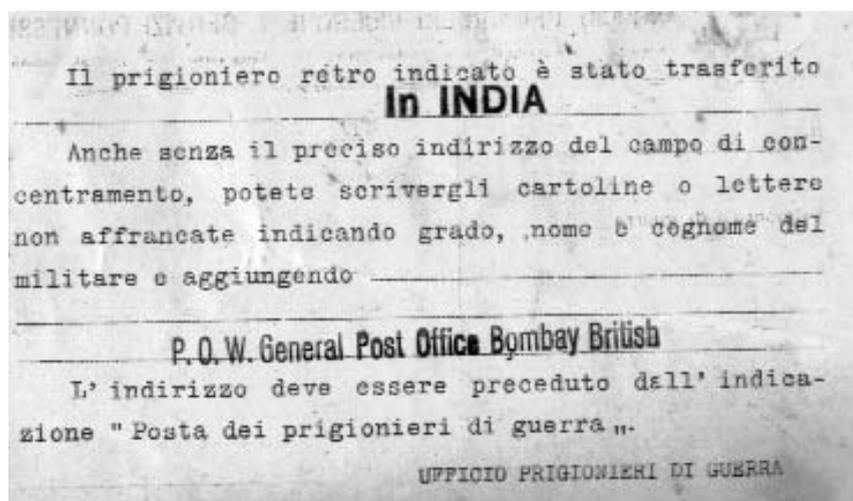
Navigavamo verso sud col mare calmissimo, allontanandoci sempre di più dall'Italia e dopo due giorni di viaggio lasciammo lo stretto di Perim e il Mar Rosso e quindi entrando nell'Oceano Indiano, palcoscenico mortale dei nostri tre sommergibili, Galileo, Torricelli e Galvani. Allora mi venne in mente il mio amico Antonino Martinico che giaceva assieme a molti altri giovani marinai su quel fondale maledetto senza colpe. Guardando il sorgere del sole la rotta era est, la giornata passava oziando nella coperta del ponte lance e la sera si dormiva bene sia dal lato di chi dormiva sotto le tettoie all'aperto per il venticello che la nave in movimento produceva a 15 miglia orarie sia dentro i locali per l'aria condizionata. Il mio posto branda era nella passeggiata sinistra, sotto la tettoia del ponte lance di salvataggio, ponte D. la mattina ci facevano fare colazione con pane, burro, marmellata e tè con latte e zucchero, a mezzogiorno un buon pranzo e la sera una zuppa calda. Ci rispettavano come fossimo truppe inglesi e finalmente troviamo un po' di serenità dopo sette mesi di vita travagliata all'interno dei campi di prigionia. Eravamo in mare aperto, respiravamo aria di mare, ci sentivamo liberi pur non essendo, i reticolati c'erano ma erano invisibili, le sentinelle ci sorvegliavano armate ma ci rispettavano ed erano solidali con noi.

Un giorno durante la navigazione mentre stavo con i miei due amici Chilone e Randazzo ed altri nella coperta del ponte lance di salvataggio, passò il primo ufficiale inglese del transatlantico e venne proprio da me. Indossavo la divisa di marinaio come tanti altri. Volle sapere chi ero, che ruolo avevo, da dove venivo e si disse dispiaciuto che fossimo prigionieri, quindi si allontanò dicendo che ritornava subito. In effetti ritornò portandomi una confezione in latta con del fine tabacco profumato, delle cartine e una scatola di fiammiferi. Lo ringraziai per il pensiero gentile e mi domandai perché fosse venuto proprio da me, probabilmente i capelli biondi gli avevano fatto pensare che fossi inglese, non so. I miei due amici erano pazzi di gioia, loro erano accaniti fumatori, e molti

altri cominciarono a radunarsi intorno a me.

Dopo sei giorni di navigazione col mare calmissimo, avendo percorso due mila miglia marine, pari a 3704 km, arrivammo al porto di Bombay, nell'India britannica di allora. Il porto era dentro una grande baia ed era pieno di imbarcazioni e piroscafi ormeggiati nei moli e nella fonda in rada; rimasi meravigliato nel vedere decine di schifazzi (bilancelle) con grandi antenne con vele latine molto simili a quelle che a Trapani si usavano per trasportare il sale dalle saline ai piroscafi da carico, solo un po' più grandi. Le nostre imbarcazioni erano lunghe 10 metri con coperta e due boccaporti e trasportavano fino a quindici tonnellate di sale; quelle indiane erano lunghe venti metri, larghe 4, senza coperta, con la stiva unica scoperta e solo due bagli banchi sezionati centralmente e trasportavano 40 tonnellate di merce. Nel banco prodiero era installato l'albero che era micciato in giù in stiva, nel palazzame e l'altro banco più verso poppa ed erano separati con le due estremità incastrate nei trincarini, nelle murate superiori dello scafo. Un solo uomo a dorso nudo e coi pantaloncini li governava con grande maestria. Per ormeggiare l'imbarcazione l'uomo lasciava la barra in legno del timone portandosi la scotta della vela latina e correndo scalzo in equilibrio sul capodibanda, largo 30 cm, attraversava il banco. Giunto sul fusto dell'albero si arrampicava come una scimmia sulle cime del paranco in cavo e si metteva a cavallo sull'antenna della vela che a bracciate imbrogliava (raccolleva). Proprio la stessa manovra che veniva fatta a Trapani dagli schifazzari, eseguita in pochissimi minuti. Mi domando come mai due luoghi tanto lontani avessero così tanti dettagli in comune, chissà chi fu a copiare l'altro, o magari è solo una coincidenza che i cervelli umani dei costruttori navali indiani e trapanesi si siano incontrati. Le bilancelle qui erano piene di balle di cotone trasportato ai piroscafi che caricavano le merci con bichi da carico e verricelli. Altri piroscafi scaricavano le merci in casse che venivano sbarcate al porto e che i piroscafi più grandi per il basso fondale non potevano raggiungere. Rimasi meravigliato nel vedere gli schifazzi che ammiravo. La mia memoria filmò gli schifazzi che spesso vedevo veleggiare al porto di Trapani e fuori in mare aperto. Intanto il transatlantico aveva attraccato al molo della stazione marittima di Bombay che era chiusa al pubblico. C'erano solo delle donne inglesi, forse parenti dei soldati e degli ufficiali inglesi, in piedi ad una quindicina di metri di fronte il grande scalandrone della nave da cui scendemmo e un grande orologio nell'edificio della stazione marittima segnava le sedici in punto. Ci guardavano con grande emozione, alcune di loro avevano le lacrime agli occhi, probabilmente per coloro che tornavano dal fronte. Ci fecero scendere e ci inquadrono per cinque in dieci file a gruppi di cinquanta con le sentinelle indiane ai lati. Facemmo una cinquantina di metri a piedi fino ad un treno che aveva molti vagoni passeggeri, ci fecero salire e ci sistemarono a gruppi di cinquanta in ogni vagone di terza classe con i sedili in legno e finestrini con le sbarre senza vetrate. Le sentinelle sorvegliavano le entrate, dove c'erano anche le toilette. Prima di partire salirono tre soldati indiani, uno distribui ad ognuno di noi una tazza in porcellana col manico, un altro del buonissimo tè con latte e zucchero e un pacchetto di biscotti e un terzo un pacchetto di sigarette da 10 con una scatoletta di fiammiferi. Ci rendemmo conto che la nostra vita da prigionieri sarebbe migliorata. Dai finestrini si vedeva la baia con piroscafi e schifazzi di gente che veleggiava e lavorava. Verso nord invece si vedevano i maestosi edifici della città di Bombay. Partimmo e viaggiammo il resto del pomeriggio e tutta la notte, all'alba

ci fermammo in una piccola stazione e ci fermarono su un binario morto in attesa di un treno dalla parte opposta, per dargli la precedenza, nel frattempo ci distribuirono ancora tè, latte, biscotti e sigarette e così anche a mezzogiorno e alle sei di ogni giornata di viaggio e questo mi fece capire che sul treno doveva esserci il vagone cucina col personale militare indiano. Presto ci abituammo a questi pasti leggeri ma sostanziosi. Ripartimmo e ogni volta che entravamo in una stazione ci mettevano su un binario morto per fare passare gli altri treni, dato che il nostro era uno speciale, perciò doveva dare la precedenza ai treni di linea. Iniziò il secondo giorno di viaggio attraversando vaste pianure coltivate a cotone. Mentre aspettavamo di partire ad ogni stazione osservavamo la gente che aspettava il proprio treno e rimasi stupito nel vedere che i marciapiedi erano pieni di uccelli di ogni specie che beccheggiavano tranquillamente le briciole che cadevano ai presenti e nessuno, neanche i bambini, sembrava curarsi di loro che passeggiavano indisturbati quasi ad essere calpestati. D'altra parte questa era la loro religione, tutti gli animali erano sacri e non si potevano uccidere né molestare, nemmeno i topi. Questo secondo giorno di viaggio trascorse sul binario morto di una piccola stazione e pernottammo sui sedili in legno che diventavano sempre più scomodi. Il mattino seguente mi svegliai con un senso di malessere, un triste presentimento oscurò la mia mente e pensai alla guerra, alla prigionia, al viaggio lontano da casa: chissà quando sarei tornato dalla mia famiglia, che senso aveva la prigionia e che senso avevano le guerre, tutte fratricide? È la sete di potere dell'uomo sull'uomo stesso? Pensavo a tutto questo guardando fuori dal finestrino, osservando la pianura sconfinata, terra che Dio creò per la sopravvivenza degli uomini, affinché tutti potessero viverci e che ora gli stessi uomini volevano dividere con le guerre bagnandola di sangue umano. Mentre facevo questi pensieri, alle sette salirono i soldati indiani che ci distribuirono pasto e sigarette che regalavo ai miei due amici perché non fumavo. Quindi riprese il terzo giorno di viaggio verso nord, guardavo fuori dal finestrino a destra del mio posto con le sbarre orizzontali e senza vetrate e mi si presentò davanti una montagna alta più di mille metri, più del mio monte Erice, a forma di pira-



mide. In effetti assomigliava ad un vulcano spento che sembrava un'isola in mezzo all'immenso oceano verdeggiante intorno. Era una cosa curiosa. Il treno continuava a viaggiare in direzione nord-nord est e dopo un po' attraversammo un ponte in acciaio che sovrastava un piccolo fiume sotto di noi che scendeva da nord a sud. Il ponte era lungo un centinaio di metri, alto 15, sotto i centri-ponte aveva 4 tubi d'acciaio che lo sorreggevano con un diametro di tre metri ciascuno che si inabissavano nel fiume, due per lato come i piedi di un tavolo e le estremità del ponte erano poggiate sulle due sponde che poi finivano a strapiombo, al centro delle quali il fiume scorreva lentamente infrangendosi tra le tante rocce e i tanti massi che sbucavano fuori. Delle donne lavavano i panni sbattendoli sulle rocce emergenti. Quel fiume era come una spaccatura nella pianura, magari si è formato con le acque stesse che poi hanno arrotondato le sponde e i massi più grandi laterali o magari è stato un terremoto ad aprire la terra, perché le sponde erano alte e rocciose e l'acqua bianchissima. Era proprio come se la terra si fosse spaccata, una ferita che si perdeva fino all'orizzonte. Il ponte aveva una linea ferrata, una carrabile ed una pedonale. Dopo qualche ora di viaggio arrivammo in una grande stazione ferroviaria, solitaria e senza villaggio e con decine linee ferrate, ognuna con un capannone di una cinquantina di metri di lunghezza, 20 di larghezza e 10 di altezza che contenevano vagoni passeggeri e merci. Erano cantieri di costruzione e officine di riparazione e in lontananza si vide la città di Baroda, che noi attraversammo da lontano. Viaggiando verso est, col sole che sorgeva davanti la locomotiva arrivammo alla stazione di Bhairaghar, provincia di Bhopal, dopo avere percorso centinaia di chilometri all'interno della costa occidentale dell'India e avere sopportato un viaggio lungo tre giorni e due notti. Ci fecero scendere contandoci e inquadrandoci per cinque e a piedi ci incamminammo verso un'area con molti campi di prigionia con doppi reticolati a circa tre chilometri dalla stazione. Ogni campo era composto da 5 ale, ognuna di 100 metri di larghezza e duecento di lunghezza, un capannone per la cucina e la cambusa, un capannone mensa, sei capannoni per alloggiare 600 prigionieri (100 per ognuno), infermeria, lavanderia e docce, un capannone per i servizi igienici. I capannoni erano disposti in fila lateralmente e distanti tra loro otto metri circa su una vasta area di terra incolta. Il mio era il campo n°13 nell'ala n°3. Riempimmo l'intero campo di 5 ale dove trovammo altri prigionieri di guerra italiani; le ale erano tutte comunicanti lateralmente e facevano la guardia sentinelle e soldati armati con ufficiali inglesi ed indiani a 3 mila prigionieri italiani che furono distribuiti 600 per ogni ala, 100 in ogni capannone lungo 30 metri e largo 12, diviso al centro per tutta la lunghezza interna con pali in legno e stuoie di canneti con passaggi dall'una all'altra parte. Il pavimento era in pietra mola estratta da una collina ad est rispetto al campo e le strutture in travi in legno con coperture in stuoie e canneti e tetti con tegole di terracotta. I capannoni erano costruiti su terreno probabilmente vergine e i pavimenti erano sollevati dal suolo di circa 50 cm. La pietra del pavimento era uguale a quella che a Trapani i falegnami usavano per molare i propri strumenti. Nell'entrare nei capannoni trovammo una serie di brande in legno con rete in cordina di chino (erba secca), materassi e cuscini con fodere di cotone riempiti con chino cardato (chino sciolto) e coperte con una sottile zanzariera in sottile filo di cotone. Ai piedi del letto una grande cassa in lamiera con lucchetto per conservare le nostre cose e proteggerle da termiti e formiche che abbondavano la zona. Disciplinatamente ognuno di noi si sistemò in ogni branda prendendo

possemo di una cassa, quindi ci misero in fila per uno disponendoci in sei file davanti al capannone cucina dove ci vennero consegnati un piatto con forchetta, cucchiaio e coltello. Quindi dalla cucina uscì un enorme pentolone e ci servirono della minestra con patate e verdure e del pane riempiendoci il piatto. La nostra condizione era decisamente migliorata e finalmente avemmo la possibilità di dormire su letti con materassi, ma senza coperte e lenzuola in quanto eravamo comunque in una zona tropicale (alla latitudine del Tropico del Cancro) e faceva molto caldo. Il giorno ci organizzammo la cucina coi nostri cuochi, col consenso del colonnello inglese, e vennero annotati nome e cognome e capannone. Il campo riceveva ordini dal colonnello, il quale trasmetteva gli ordini al capocampo il quale li trasmetteva al sottufficiale capoala e ai due sottufficiali (capo e sottocapo) del campo stesso. I nostri due sottufficiali del mio capannone n°3 ci diedero un foglio, una matita e una busta per scrivere alle nostre famiglie. Scrisi la mai prima lettera dall'India col mio indirizzo.

Matricola n°278163

Marinaio: Cassisa Mario

N°13 P.O.W. CAMP. N°3 WING

C/O G.P.O.

BOMBAY.

Era il giorno 1 novembre 1941, giorno di Ognissanti.

Anche la Croce Rossa scrisse a mia madre informandola del mio trasferimento in India.

La nostra vita migliorò molto, i cuochi cucinavano all'italiana, il colonnello era un gentiluomo e ci rispettava e le pulizie di campo ed alle le faceva il personale indiano. Tramite i nostri capocapannoni ci distribuirono due camicie mezza manica a testa, due pantaloncini corti di leggero cotone grigio e un paio di sandali in cuoio. Alcuni giorni dopo gli stessi medici italiani prigionieri ci fecero tre iniezioni, una alla spalla, una al braccio e una sotto la mammella: erano antitifica, antimalarica e anticolerica, in quanto ci trovavamo in una zona tropicale soggetta a certe malattie. Mi domando come mai scelsero di portarci proprio qui.

Forse perché c'era abbondanza di acqua, prodotti agricoli, carote, pomodori, patate, insalata e molta frutta. Giù ad est, molto distante dai nostri campi c'era un grande lago delle dimensioni del porto di Trapani che oltre ad essere sorgente di acqua raccoglieva anche l'acqua piovana ed essendo più bassa della pianura era come una diga naturale. Nelle vicinanze c'erano delle strutture in muratura con delle grosse elettropompe che pompavano l'acqua per trasportarla nei villaggi vicini, a Bhopal e ai nostri campi. Le pigne di aspirazione erano immerse nelle acque ed avevano due elettrodi negativo e positivo che si congiungevano alle punte sviluppando una potenza di molti kilowatt che servivano a disinfettare l'acqua ed uccidere i bacilli e i batteri. Nei nostri campi, in aperta campagna, erano montati dei castelletti con serbatoi in lamiera di forma cubica di 8 metri per lato a dieci metri dal suolo e con molte tubazioni nel sottosuolo che per differenza di livello erogavano l'acqua ai nostri servizi igienici, alle cucine, alla lavanderia e ai rubinetti dentro il campo. Un caldissimo pomeriggio, mentre stavo bevendo da uno dei rubinetti vicino il reticolato passò sulla grande strada in terra battuta a passo lento un grande elefante alto almeno tre metri e tutto inghirlandato di tessuti variopinti e specchietti

che penzolavano. In groppa una grande e lunga navetta col baldacchino in tessuto colorato e arricchito di madreperle luccicanti, lenticchie dorate e specchietti rotondi. Sulla testa dell'elefante stava seduto una guardia indiana scalza seduta a gambe incrociate e con una lancia in acciaio in pugno. Nella navetta stava il marajà (principe) di Bhopal con tutta la sua famiglia e i bambini indossavano degli indumenti coloratissimi e un turbante sulla testa. E mentre io bevevo, l'elefante si fermò e il marajà mi fotografò, così rimasi immortalato in una foto nella sua reggia in India. A Trapani al circo avevo visto degli elefanti, ma questo era veramente alto e mastodontico. Quindi, al comando della guardia sul suo capo, l'elefante lentamente si allontanò lungo la strada che divideva i 4 campi, di cui solo uno era occupato. Altri campi, i n°9 e 10 erano molto distanti da dove ci trovavamo noi, più a sud, vicino la ferrovia. Nella parte terminale dei sei campi, vicino ai servizi igienici, c'era una porta oltre la quale si usciva fuori in una grande spiazzale di 150 m di larghezza e 500 di lunghezza, sempre reticolato e sorvegliato dalle guardie armate che serviva per fare la conta ogni mattina alle otto in punto, inquadrati per cinque, per controllare se erano tutti presenti e se qualcuno era fuggito. Nel frattempo del personale indiano eseguiva le pulizie del campo e un'ora dopo si rientrava nei capannoni rimanendo in ozio senza nessun diversivo e riparandoci dal sole sotto le pensiline dei capannoni. Eravamo come bestie rinchiusi negli zoo, uomini che venivano da vari campi di battaglia, vinti dal nemico più forte, catturati e fatti prigionieri, privandoli della libertà. Gironzolando per il campo incontrai molti miei concittadini, Vincenzo La Commare, che fu imbarcato con me sul Ferraris, e poi Salerno, Valenti, Barraco, Marascia, Ciaramita di Paceco, il bersagliere Caruso di Valderice, Gaspare Di Gregorio, maresciallo della regia marina, chiamato zio Gaspare perché aveva una cinquantina d'anni, Mannina e tanti, tanti altri trapanesi. In seguito arrivarono altri prigionieri e i campi 11, 12 e 14 si riempirono. Nel campo 11 alloggiavano tutti gli ufficiali della marina, dell'esercito, dell'aeronautica, della finanza, della polizia, ecc., tra i quali c'erano anche dei trapanesi: il colonnello Barrabini, il tenente Salvo ed altri. Il tempo non passava mai e molti pensavano che sarebbe stato meglio morire in guerra piuttosto che passare una vita da prigioniero. C'era chi riusciva a sopportare la vita nel campo ma c'era chi invece tentò anche il suicidio. Alla sera, dopo avere chiuso le zanzariere qualcuno si tagliava le vene dei polsi con le lamette da barba e si lasciava morire dissanguandosi, per fortuna ci si rendeva conto in tempo dal sangue che colava per terra e si correva in infermeria e all'ospedale costruito appositamente per i prigionieri di guerra con reparto malattie infettive, il reparto chirurgia e la camera mortuaria, sempre recintati e sorvegliati. I medici e gli infermieri erano anch'essi prigionieri italiani. Qualcuno si salvò ma qualcuno morì e questa era una cosa triste per tutti, soprattutto per noi giovani che soffrivamo a stare lontani dalle nostre famiglie e ci sentivamo privati della libertà. Fu allora che mi ricordai di un episodio della mia infanzia: avevo 9 anni e catturai un passero grigio che tenni in una gabbia. Insistevò nel farlo mangiare e bere, ma lui non ne voleva sapere e si lasciò morire piuttosto che restare prigioniero in quella gabbia. Lo uccisi io, commisi un delitto nei confronti della natura e della sua famiglia e non lo dimenticherò mai. Così eravamo noi: uccelli in gabbia, privi della nostra libertà. L'ospedale era a circa due chilometri dai campi e appena ci furono i primi morti, il colonnello inglese ci diede un campo libero dove costruire il cimitero italiano. Tra i 18.000 prigionieri italiani c'erano persone che facevano i lavori più svariati (muratori,

scalpellini, falegnami, scultori, pittori, decoratori, elettricisti, sarti, barbieri, fabbri, carpentieri, costruttori di strumenti musicali), addirittura c'erano degli artisti di teatro che davano degli spettacoli ad Asmara e ad Addis Abeba, persone anche non giovanissime, sulla trentina, richiamate alle armi. Facendo una selezione dunque, il colonnello diede ordine attraverso i nostri capicampo di costruire il cimitero. Venne costruito sotto sorveglianza con i marmi e le pietre e le mattonelle trasportate sui carri dai bufali guidati dai civili indiani, l'aerea destinata era grande quanto la metà della mia Villa Margherita, recintata, con muri alti due metri e mezzo, con un cancello in ferro artigianalmente battuto della stessa altezza del muro dai nostri mastri ferrai col materiale dato dagli inglesi e posizionato a sud. Nella parte nord invece gli scalpellini e i muratori costruirono un monumento alto 4 metri e largo 6 metri a forma semicircolare come a voler abbracciare tutto ciò che stava dentro e furono scolpiti i nomi dei primi caduti col numero di matricola e appartenenza al corpo militare nelle lapidi alte un metro. In seguito a questi episodi il colonnello inglese che era un gentiluomo capì la situazione e decise di fare costruire due campi di calcio e di pallavolo nello spiazzale che si utilizzava per la conta. Quindi si organizzò una squadra di calcio e di pallavolo per ogni ala. Secondo la Convenzione di Ginevra i prigionieri prendevano una paga di 3 annas al giorno, quasi un terzo di una rupia indiana, circa dieci lire italiane di allora. Un annas in carta valuta era valida solo all'interno del campo con cui si poteva comprare qualsiasi cosa negli spacci gestiti dagli stessi prigionieri che avevano il permesso dei contatti con i fornitori indiani, che a loro volta cambiavano le monete al comando inglese. Quindi risparmiando ci comprammo scarpe, magliette, parastinchi, calzettoni e ginocchiere e con la legna ricavata costruimmo i campi con le porte, le reti per una lunghezza di 115 metri e una larghezza di 60 metri. Lo stesso si fece per i campi di pallavolo, con due pali e le reti. Si formarono 5 squadre di calcio e di pallavolo con maglie di colori diversi e la mia squadra, quella della terza ala aveva la maglia rosso fuoco. Tutti d'accordo si organizzò un torneo di andata e ritorno. Due incontri per ogni due squadre, sia di calcio che di pallavolo, per tutte e cinque le squadre. Tra i giocatori c'erano anche professionisti, gente che giocava nella serie C e che era stata richiamata alle armi e che organizzarono gli allenamenti. Erano stati catturati durante i combattimenti in Cirenaica e fatti prigionieri insieme a noi. Io fui preso a giocare nella squadra della mia ala, anche a Massaua in tempo di pace giocavo spesso coi miei compagni sia a calcio che a pallavolo e a noi si univano comandante ed ufficiali. Poi io avevo una storia a parte, fin da ragazzino fino ai 15 anni giocavo a calcio. Insieme ad altri ragazzi del mio quartiere di San Pietro, via XXX gennaio e via Giudecca avevamo formato una squadra di calcio e si giocava la domenica, quando non si lavorava presso gli artigiani e nel periodo estivo con le scuole chiuse. Avevamo pure organizzato dei tornei con i ragazzi del quartiere di via Mercè, quelli di via Spalti e Giuseppe Mazzini e quelli di via Ammiraglio Staiti e vie adiacenti. Ognuno di noi aveva versato una lira con cui avevano comprato una coppa nichelata e la squadra che vinceva la conquistava. La nostra la custodiva il nostro presidente della squadra di San Pietro, era un ragazzo come noi, aveva dieci anni, era sarto, lavorava in una sartoria da uomo tipo artigianale in via San Pietro in un pianterreno di fronte la scalinata sud della chiesa Gesù e Maria. Gli mancava la gamba sinistra e camminava con una stampella in legno. Noi ne avevamo pena, giocavamo anche per lui, per la sua passione e lui gioiva nel vederci giocare. Ci davamo

appuntamento la domenica mattina presto, tutti in via Serraglio San Pietro e poi di corsa al campo carabinieri, come lo chiamavamo noi, che era a nord sotto la facciata dell'edificio della caserma dei carabinieri di via Orlandini. Era una distesa ideale per noi ragazzi, l'avevamo scelta perché la sabbia della spiaggia che era comunque lontana si accumulava sotto l'edificio della caserma e noi la usavamo per pavimentare il campo in modo che se uno cadeva non si faceva male ai gomiti o alle gambe. Il tempo trascorrevva velocemente e non ci accorgevamo dell'ora, non pensavamo neanche a bere o a tornare a casa per mangiare e finché c'era luce si giocava, tanta era la passione e l'energia di noi ragazzi. Mia madre nel frattempo stava in pensiero per me e allora si informava coi genitori degli altri ragazzi del quartiere che le dicevano dove giocavamo così lei a piedi veniva a trovarmi fino al campo, tutto sudato e col viso rosso che scoppiava di salute. E mi diceva: "Comu, sta scurannu e ancora 'un t'arritiri 'ncasa e mi fai stari cu pinseri, amunninni 'ncasa!". Quindi tornavamo a casa ma non mi rimproverava, mi pulivo cambiandomi gli indumenti sudati e la cosa passava come una cosa normale. Capiva che dopo una settimana passata a lavorare dai maestri artigiani avevamo bisogno di sfogarci, di prendere a calci il pallone, d'altra parte eravamo ragazzi. Quello era il tempo del grande calcio in Italia e in piccolo anche a Trapani. C'era una squadra che si chiamava la Juventus di Trapani che militava in serie C con molti giocatori dell'alt'Italia e anche trapanesi e veniva allenata da un tedesco, mister Shonfeld, che con la moglie e il figlio di dieci anni alloggiava in un appartamento ammobiliato in via Serraglio San Pietro. Guidava la squadra con grande professionalità e portò la Juventus di Trapani in testa alla classifica assieme alla squadra salernitana. Erano gli anni '30 ed era l'ultima partita di campionato, si disputava a Salerno. Il nostro presidente, non ricordo il nome, diede ordine di perdere. Se avessimo vinto saremmo entrati in serie B e ci sarebbe voluto moltissimo denaro per formare una squadra competitiva, ma la società quei soldi non li aveva e così perdemmo la partita che finì 4 a 0, rimanendo in serie C. Alcuni nomi dei giocatori li ricordo ancora: il portiere Miglio, i due terzini trapanesi Bertini e Peloso, poi Vignozzi, Nicolai altro portiere, il centro mediano Santarosa, le due mezze ale Porta e Nelva. Il loro campo, il campo spalti, era dove oggi sorgono il palazzo di giustizia, nella parte est, e la scuola media. C'era un grande portone in legno nella via Spalti e noi ragazzi pagavamo due lire per entrare a vedere la partita con un posto nel prato. Il calcio per noi era tutto, eravamo infiammati dal pallone. Noi avevamo un pallone in cuoio con la camera d'aria che riempiamo alle pompe di benzina e che poi si legavano nella parte interna e in ogni strada si giocava, chi con una palla grande, chi con una palla piccola e chi non poteva permettersela se la costruiva con degli stracci tenuti insieme da spago. Nel 1934 poi l'Italia vinse la coppa d'oro del campionato del mondo, sotto la guida dell'allenatore Vittorio Pozzo. Allora la televisione non c'era e la partita veniva trasmessa via radio dal cronista Nicolò Carosio. La squadra che vinse era il gruppo completo della Juventus di Torino, di cui ricordo alcuni nomi: il portiere Combi, i due terzini Rosetta e Callagaris, i tre mediani Monti, Allemandi e Monzeglio e poi l'ala sinistra Orsi e poi Ferraris IV e Ferraris V, due fratelli, e poi, non ricordo, forse Cesarini. La stessa squadra quattro anni dopo, nel 1938 vinse ancora sempre sotto la guida dello stesso allenatore. Erano gli anni in cui vennero alla ribalta due grandi centrattaccanti, Piola e Giuseppe Meazza.

Iniziarono i nostri incontri di calcio fra le cinque squadre, uno il giovedì e l'altro la

domenica e gli altri giorni allenamenti e ginnastica, chi vinceva acquisiva due punti in classifica, se si pareggiava un punto a squadra. Il pubblico era numeroso, si stava seduti ai bordi del campo o in piedi e tutti venivano a vederci molto volentieri. Avevamo per ogni squadra anche dei tifosi. Il nostro più accanito tifoso era il trombetta che dava la sveglia alle 6 e il silenzio alle 22, un piccolo giovane calabrese. Si giocava in modo pulito, senza farci male e senza contestare le decisioni dell'arbitro che era pure un nostro compagno di prigionia. Si disputavano 4 partite di andata e 4 di ritorno per ogni squadra. Nel primo torneo la mia squadra era al secondo posto della classifica, ad un punto dalla prima che era quella della prima ala del campo, dove giocavano i professionisti della serie C. Dovevamo confrontarci con loro, era l'ultima partita del torneo. Pareggiammo e vinsero loro per un solo punto. Loro vinsero due rupie a persona, noi una. E vinse anche il pubblico che si divertì moltissimo del nostro gioco corretto che era privo di campanilismo, era puro spirito sportivo. Fra di noi vivevamo in armonia, mai una lite. E quando il torneo terminava si ricominciava. Anche il colonnello inglese si interessò alla cosa e un giorno si organizzò una partita tra una delle nostre squadre e quella dei militari inglesi, tra i quali c'erano molti giovani calciatori. Venne scelta la squadra della prima ala, considerata la più forte. L'incontro venne disputato una domenica pomeriggio nel loro campo a un chilometro di distanza dal campo. Ci andammo in molti, sempre seguiti dalle guardie armate. Oltre al campo di gioco c'erano decine di villini prefabbricati in legni con grandi giardini recintati dove abitavano le famiglie degli ufficiali inglesi e anche lì si vedevano le brande con le zanzariere sistemate sotto le pensiline delle tettoie. Avevano molta servitù sia maschile che femminile, tutti indiani ben vestiti e in bianco pulitissimo, erano giardinieri, lavandaie, bambinaie, ecc. e vivevano tra le comodità. Si disputò l'incontro, a cui assistette un numeroso pubblico di prigionieri, ufficiali con le famiglie e soldati inglesi. Mi sistemai per terra e capitai vicino alla famiglia del colonnello inglese che aveva una giovane figlia. Il colonnello rimase impressionato dall'onestà e dallo spirito sportivo che avevamo, senza campanilismo né nazionalismo, rispettando le regole e osservando la partita in silenzio che finì in pareggio: 2 a 2. Alla fine della partita tornammo ordinatamente in fila al nostro campo senza creare problemi alle sentinelle e al loro ufficiale britannico. La nostra vita migliorò soprattutto dal punto di vista morale, tanto che non ci furono più tentati suicidi. Il colonnello era un uomo intelligente e capiva che eravamo soldati disciplinati e ci concedeva tante cose che richiedevamo. Per esempio, nell'ala cinque del campo c'erano molti bersaglieri catturati in Cirenaica a cui erano stati requisiti gli strumenti militari, tra cui una fanfara, al momento della cattura; i bersaglieri tramite il capocampo fecero la richiesta di avere indietro i propri strumenti che fu accordata, col patto però di non suonare né inni nazionali, né fascisti o militari, ma solo musica classica e popolare. Così ci fu concesso di ascoltare e suonare varia musica. Inoltre nella mia ala c'era un ragazzo giovane, un marinaio romano, classe 1920, della categoria "segnalatore", che aveva con sé molte bandiere, tra cui il tricolore italiano. Fu chiesto al colonnello se fosse stato possibile montare un albero per potere eseguire l'alza e ammaina bandiera italiana. Anche questa volta il colonnello acconsentì e ci procurò tutto il necessario a patto che tutto si svolgesse disciplinatamente e senza nazionalismi. Il segnalatore allora mi disse di guarnire l'albero di circa sette metri di altezza con 4 sartie in cavo di manilla, crocetta con due mantiglie di cavo legate in cima. Sulle due estremità della crocetta vennero

Matticola 278163.  
Mauricio Casisa Mario  
#13 P.O.W. Campo  
c/o G.P.O. Bombar.  
  
18 Dicembre 1941 Anno XX  
  
Saluti e baci.  
Banti saluti a tutti.  
Di nuovo saluti e baci.  
Buo affmo figlio  
Casisa Mario

sistemat  
due carru  
cole con  
rotelline.  
Nelle stesse  
erano impe  
dite due  
sagole di  
cavo manilla  
a doppi  
no. Il picco  
aveva pure  
una piccola  
carrucola  
con rotelli  
na e sagola  
a doppi  
no.  
Con l'aiuto

di altri compagni si scavò un fossato profondo un metro e largo 30 cm dove fu inserito l'albero e che poi riempimmo di sassi e terriccio. Presi le 4 sartie penzolanti legandoli ai quattro paletti in legno piantati a terra a quadrato a due metri dall'albero che fu così fissato. Quindi le due sagole della crocetta e del picco vennero legati nella parte inferiore dell'albero. Si organizzò l'inaugurazione la domenica mattina alle otto, con la presenza del cappellano militare, molti prigionieri e noi 4 marinai in divisa coi berretti sull'attenti sotto l'albero e il segnalatore con la bandiera legata a basso nella sagola. Il trombettiere suonò l'alzabandiera e lentamente issammo il tricolore con i presenti sull'attenti. Quando la bandiera arrivò in alto il trombettiere suonò il silenzio fuori ordinanza alla memoria di tutti coloro che erano caduti in guerra e morti nel campo per suicidio o malattia, quindi suonò il riposo e il segnalatore issò tre bandiere di segnali per avvertire che aveva inizio la messa, celebrata dal nostro cappellano, con l'emozione di tutti noi. Tutto si concluse in silenzio e senza nazionalismi, così come pattuito col colonnello che era un gentiluomo e non ci trattava come suoi nemici, ma come suoi disciplinati soldati. Era un uomo capace e con la sua diplomazia sapeva tenere il campo in ordine con i suoi sei capocampo i suoi diciotto mila prigionieri, agevolando le richieste e rendendo meno triste la nostra prigionia. Oltre a giocare, avevamo anche un altro diversivo, ma di lavoro, fuori dai reticolati. Si andava a turni di sei persone a fare legna per la cucina della propria ala, quindi si andava fino alla foresta ad un chilometro a sud dai campi, appena oltre la linea ferrata dei treni. Era vastissima, si estendeva oltre il nostro sguardo da est ad ovest. Andavamo scortati da due sentinelle indiane armate, con un carro trainato da due bufali, guidato da un civile indiano, ci venivano consegnate le accette e le seghe e caricavamo il carro con la legna che serviva per la cucina. Il turno era obbligatorio per tutti i 600 prigionieri di ogni ala, quindi ognuno di noi usciva una volta ogni cento turni. Era comunque un modo per distrarci, stando a contatto con la natura, respirando aria fresca nonostante il clima torrido, e maneggiando attrezzi di lavoro che ci facevano sentire utili agli altri. Oltre alle par-

tite di calcio e pallavolo, gli artisti di varietà del nostro campo catturati nelle varie città dell'Africa orientale si organizzarono in spettacoli di vario genere avendo avuto accordato il permesso di costruire un palcoscenico dove si esibivano musicisti, ballerini, comici e cantanti. La domenica sera dopo le venti si organizzavano dunque degli spettacoli di varietà con musiche vivaci, ballerini scatenati, comici, canti di vecchie musiche italiane e napoletane che ci facevano divertire ma che ci mettevano anche un po' di tristezza. Dopo alcune settimane il colonnello invitò la piccola compagnia a dare uno spettacolo nella mensa dei suoi soldati che si trovava nelle vicinanze dei villini degli ufficiali e invitò anche una cinquantina di prigionieri ad assistere allo spettacolo assieme ai soldati e agli ufficiali con le loro famiglie, tra cui fui chiamato anch'io. Ci accompagnarono con sentinelle armate nel capannone teatro che era sistemato col sipario come il nostro palcoscenico e coi banchi in fila a riempire il capannone. C'erano tutti gli ufficiali con le loro famiglie, ci offrirono per primi i posti a sedere, loro si sistemarono in cinque sei file dietro di noi e dietro di loro gli altri prigionieri. Stavano in mezzo a noi, rispettando la nostra ospitalità e noi rispettando la loro. I nostri artisti volevano fare uno spettacolo solo per il colonnello e gli ufficiali per ripagarlo delle gentilezze e di tutto il materiale che aveva messo a disposizione per costruire scene e palco, ma il colonnello non volle questo privilegio ed invitò anche alcuni di noi. Lo spettacolo si tenne di pomeriggio e fu un vero trionfo, applaudirono tutti, anche perché venne riconosciuta la cultura storica di grandi artisti del passato italiani. Alla fine dello spettacolo ritornammo al campo. Tra spettacoli, esibizioni e partite la nostra vita da prigionieri trascorreva un po' più serenamente. Anche gli altri campi avevano ricevuto delle agevolazioni, nel campo degli ufficiali, per esempio, il mio concittadino Barrabini, colonnello capocampo ufficiali n°11, aveva ottenuto il permesso di uscire dalla mattina fino al pomeriggio. Il colonnello gli concesse l'uscita ma in cambio della sua parola d'onore che non sarebbe fuggito. Ogni mattina quindi passava dalla strada tra il nostro campo e il suo e si avviava verso est, verso la collina o a sud, verso la foresta. Faceva lunghe passeggiate col suo lungo bastone e la sera rientrava, come promesso. I mesi trascorrevano. Ogni 15 giorni, a volte anche ogni settimana, ci davano cartoline per potere scrivere a casa e allora io ne approfittavo per scrivere a mia madre e a mio fratello, di cui avevo ricevuto notizie. Si trovava a Nairobi, dove era prigioniero anche il Duca d'Aosta coi suoi soldati. Il suo indirizzo era:

prisoner of war  
matricola 1210  
marinaio Cassisa Francesco  
east. Africa command.

Scrivere a loro era anch'esso un diversivo e gioivo del fatto che stavano bene.

Oltre i campi, a poca distanza da noi, a sud, si vedeva la natura selvaggia libera, diversamente da come ci sentivamo noi prigionieri. Vedevamo falchi, avvoltoi grossi come struzzi che beccheggiavano una vacca o si nutrivano di una carcassa di bufalo abbandonata. La religione indiana considerava sacri tutti gli animali ed era proibito cibarsi della loro carne così la gente lasciava gli animali morti nella foresta in modo che gli altri animali potessero cibarsene. Di notte le iene finivano il lavoro e spesso si sentivano le loro grida selvagge.

Il tempo trascorrevva, eravamo al 10 giugno 1942, data che non dimenticherò mai. Era la festa nazionale della regia marina, il cielo da azzurro si oscurò improvvisamente e cominciò a piovere una pioggia torrenziale e mi venne da pensare che l'India fosse un paese misterioso. In effetti cominciò a piovere senza preavviso,, senza tuoni o lampi e continuò per tre mesi. Gli inglesi le chiamavano "the big rains", le grandi piogge. Piovve tutto giugno ininterrottamente, piovve saltuariamente per tutto agosto e piovve anche per tutto settembre con brevi schiarite e violente burrasche, sempre senza vento, forse a causa del gran calore che saliva dalla terra. Tutte quelle piogge, che venivano da nord, convogliavano in un lago in una conca. Era un lago artificiale, benché si alimentasse delle sole acque piovane, e riforniva d'acqua tutta la zona, Bhopal, Bhairaghar, villaggi e campi di prigionia, attraverso le elettropompe che la aspiravano. Queste avevano all'interno delle pigne di aspirazione e grossi elettrodi che servivano a disinfettare l'acqua. Infine l'acqua veniva filtrata a mezzo di tubi di mandata. Trascorse il 1942, iniziò il 1943, finché fu dato ordine che i marinai della regia marina italiana delle cinque ali passassero nell'ala n°1 e che gli uomini appartenenti agli altri corpi che erano nell'ala n°1 prendessero il posto dei marinai uscenti nelle ali di provenienza. Nell'ala n°1 trovai il nuovo capo ala, che era anche il capocampo delle cinque ali perché era il più anziano, sulla quarantina, un uomo piccolo di 1,65 metri d'altezza, maresciallo di prima, radiotelegrafista della regia marina italiana, Biagi si chiamava. Si venne a sapere che nel 1928 partecipò come radiotelegrafista alla spedizione del dirigibile Italia per la conquista del Polo Nord al comando del generale d'aviazione Umberto Nobile, sorvolando la calotta al 90° grado. Quella spedizione fu una vera catastrofe: a causa di una tempesta il dirigibile si schiantò su un ghiacciaio e molti uomini persero la vita. All'impatto anche il radiotrasmettitore si ruppe perdendo i contatti con l'Italia. I superstiti non si diedero per vinti e recuperarono il telone rosso del dirigibile per proteggersi dal vento gelido. Il radiotelegrafista, dopo molti giorni di sofferenze per la fame e la sete, riuscì in qualche modo a ripristinare la radio tra-

smittente rotta ed inviare continui sos. Questi vennero intercettati da un radioamatore del nord Europa, non ricordo di che nazione fosse. Subito partirono i soccorsi con un aereo con le slitte capaci di atterrare sulle banchine ghiacciate e i superstiti della spedizione vennero tratti in salvo. La nave rompighiaccio invece arrivò in ritardo. In seguito ci furono molte polemiche legate a quella spedizione in quanto il comandante Nobile fu tratto in salvo sull'aereo per primo quando invece la tradizione voleva che il comandante, di nave o d'aereo, fosse l'ultimo a salvarsi dopo il resto dell'equipaggio. Ma aveva una gamba rotta e probabilmente fu per questo che passò per primo. Si sospettò anche che i superstiti senza viveri per molti giorni si nutrirono della carne dei compagni deceduti. Passò del tempo e non se ne parlò più. Biagi come me era stato catturato l'8 aprile 1940 a Massaua. Era un uomo serio, il suo volto era la maschera della tristezza, sembrava un sordomuto, non apriva mai bocca, parlava solo quando era strettamente necessario. Forse la sua tristezza era dovuta a quell'episodio che di certo segnò in modo indelebile la sua vita. Forse anche legata al fatto che probabilmente era vero che lui e i suoi compagni si nutrirono di carne umana. Lui camminava con questo pesante fardello sulle spalle e non fu mai svelato il mistero da nessuno dei componenti del dirigibile. Ognuno di loro tenne per sé quel terribile segreto. Nonostante tutto aveva la febbre della radio e una volta, quando pagò i viveri della settimana al provveditore indiano col denaro valido solo all'interno del campo e che il colonnello metteva a disposizione per gli acquisti, vide su uno scaffale una vecchia radio transistor e volle acquistarla, ma il commerciante gli disse che era rotta e fuori uso da molto tempo e gliela regalò con alcune batterie nuove. Non solo la riparò ma la coordinò con onde corte in modo da ricevere notizie dall'Italia. Cominciammo a ricevere le notizie dal nostro paese. La sera, mentre in Italia era ancora giorno si ascoltava il

bollettino di guerra nel nostro capannone mensa, dove si annunciava che le truppe giapponesi, nostre alleate, avevano occupato le Isole Filippine, altre isole del Pacifico, Singapore, la Malesia, il Burma, la Birmania ai confini col Bengala, nell'India orientale. Nelle isole avevano fatto molti prigionieri americani e queste notizie infiammarono gli animi dei miei compagni perché pensavano che da lì a poco i giapponesi sarebbero venuti a liberarci, ma non avevano idea della geografia del territorio e di quanta distanza ci separasse ancora da loro. Questi fatti accaddero nel 1943, lo stesso periodo in cui passai dal campo n°3 al n°1. Quando si sentiva che le truppe giapponesi occupavano sempre più territori i più facinorosi facevano grida di vittoria così forti che si sentivano al di fuori dei reticolati,

مادريوتا 278163. مارو. كاميا مارو.  
 P.O.W. Camp.  
 G.F.O. Bombay.  
 20.10.1943.  
 Carissima mamma  
 Con la presente Ti comunico che sto bene di  
 salute, e con m'assicuro mio fratello  
 nelle mie in data agosto 18.  
 Scrivimi spesso.  
 fratello.  
 Mi saluti a tutti zii e zie e cugini.  
 Saluti to famiglia, gli altri to  
 zio Eugenio to zio Giovanni,  
 Di molte saluti e baci insieme  
 a Luis.  
 Anniversari tuo affetto figlio  
 che sempre Ti pensa  
 Mario

fino a che la notizia arrivò alle sentinelle fuori dal campo e alle orecchie del colonnello. Una mattina, mentre ci contavano come di consuetudine nel campo di calcio, il colonnello ordinò che venissero perquisite le casse dove tenevamo gli indumenti e dopo tre ore di ricerche in quella di Biagi trovarono la radio transistor. Il colonnello redarguì il maresciallo per avere violato il regolamento di non tenere radio tra i prigionieri e lo condannò a 40 giorni di prigione nella caserma di Bhairaghar. Quella prima notte del suo internamento fu triste per noi ma con grande sorpresa il mattino dopo, durante la conta, comparve, ancora più taciturno: il colonnello avendo conosciuto di persona uno dei protagonisti della triste storia del dirigibile Italia, che già sapeva, ebbe pietà per lui e lo rilasciò, ma gli sequestrò la radio che con tanta pazienza aveva riparato ricevendo le notizie dall'Italia. Dalle ultime notizie che avevamo sentito i giapponesi erano arrivati nel Bengala e capimmo perché a poca distanza dai nostri campi le truppe inglesi avevano piazzato dei fantocci alti come uomini con cui molti giovani indiani si esercitavano sparando con la baionetta e andando all'assalto infilzando ad uno ad uno i fantocci. Probabilmente erano stati reclutati da poco in difesa dell'India e li stavano preparando ad un attacco da parte dei giapponesi. E poi vedevamo molti più aerei militari sorvolare la zona provenienti dall'aeroporto che si trovava a nord est rispetto al campo di prigionia mentre prima si vedevano volare sopra i nostri campi aerei civili provenienti da est verso ovest. Una mattina addirittura sentimmo un grande rombo, era un bombardiere che volava quasi a toccare le tegole dei nostri capannoni con le ruote del carrello che non aveva ancora ritirato nella carlinga. Uscimmo fuori dal capannone per capire cosa fosse quel rumore e vedemmo il bombardiere, che aveva sorvolato tutto il campo e il campetto di calcio, perdere sempre più quota fino a quando non si schiantò per terra non so se per un problema dell'aereo o perché il pilota aveva tentato un atterraggio di fortuna. L'impatto fu terribile e si alzò un'enorme fiammata seguita da fumi nerissimi. In seguito venimmo a sapere che perse la vita un generale inglese col suo stato maggiore e l'equipaggio, i quali erano diretti nel Bengala a difesa dei confini indiani. Secondo me fu un errore del pilota che causò la morte degli inglesi, in quanto mai in oltre due anni di permanenza nei campi nessun aereo civile o militare aveva sorvolato la zona così a bassa quota. Volavano a nord dai nostri campi con rotta verso ovest, dopo un chilometro circa dopo avere preso quota viravano a sud e poi ancora a sinistra ad est, portandosi almeno a 500 metri d'altezza. Quell'aereo invece virò prima di ritirare il carrello addirittura, rischiando tra l'altro di fare una strage tra i prigionieri perché le ruote toccavano quasi le tegole del nostro capannone. La manovra fatta troppo frettolosamente invece di far prendere quota gliela fece perdere. Fu un errore che costò la perdita del generale con l'intero stato maggiore dell'esercito nemico. Anche se a morire furono nostri nemici sentimmo pietà per loro, la perdita di una vita umana va al di là delle guerre e va sempre rispettata.

Nel settembre 1943, dopo le grandi piogge, il colonnello inglese diede l'ordine di fare un altro cambiamento di campo. Dalla prima ala del campo 13 alla prima ala del campo 9 che si trovava a due chilometri dal campo, a poche decine di metri a sud della linea ferrata e a sud est dai nostri campi, quindi coi nostri zainetti in spalla ci incamminammo tutti i marinai e sottufficiali del campo 13 inquadrati per cinque e sorvegliati dalle sentinelle. Arrivati al campo 9 trovammo i prigionieri di quel campo pronti a partire per rientrare in Europa, forse in Inghilterra. Tra loro c'era un mio compagno di battaglione,

Iorio. A Massaua era stato vittima di un grave incidente e sinceramente dopo la caduta della base, non avendo più avuto sue notizie, pensavo fosse morto. Durante i lavori alla base si spezzò il cavo d'acciaio di una autogrù e gli cadde addosso il bozzello in acciaio ferendolo sulla testa e sul collo. Per fortuna l'ospedale del comando marina era a 100 metri da lì, così io e un altro compagno lo portammo a braccia fino all'ospedale mentre sanguinava paurosamente. Attraversammo una prima porta vetrata stagna e guarnita in gomma, un corridoio e un'altra porta vetrata che servivano per non disperdere l'aria condizionata, e lo consegnammo ai medici che lo sistemarono su una lettiga. A noi sembrava morto. Il giorno dopo andai a fargli visita ma aveva la testa fasciata ed era in coma. Fu l'ultima volta che lo vidi prima del giorno in cui lo ritrovai sano e salvo, ma prigioniero, in India. Dopo la caduta di Massaua, non avendo avuto più sue notizie, ero un po' in pena per lui. Fui felice di rivederlo. Pochi saluti veloci e si allontanarono scortati dalle sentinelle armate per andare verso la stazione e prendere il treno per Bombay. Venimmo a sapere che i campi 9 e 10, dall'agosto 1943, erano campi di smistamento per il rimpatrio dei prigionieri italiani in Inghilterra o in Australia, come voluto dalla Croce Rossa per avere superato i limiti di permanenza. Noi avevamo abbondantemente superato i due anni nel tropico del territorio indiano, oltre a quello trascorso in Sudan anglo-egiziano dal maggio 1941 al settembre 1941, escludendo il periodo maturato a Massaua. Dopo qualche giorno nel campo di calcio gli inglesi improvvisarono delle tende di infermeria della Croce Rossa con molti medici sia inglesi che italiani, quest'ultimi prigionieri e provenienti dai nostri campi. Avevano grossi fornelli pietra max accesi a petrolio con grandi pentole in acciaio piene di acqua bollente e molti aghi da puntura nell'acqua in ebollizione. Un medico prendeva dal pentolone con una pinza un ago che era grosso quanto un chiodo da 7 cm e lo agganciava ad una siringa a bottiglia da un litro graduata. Ad uno ad uno entravamo nella tenda, noi eravamo a dorso nudo, come era solito stare lì, e il medico ci iniettava nella mammella destra qualche millilitro di soluzione. Era per prevenire le malattie tropicali come il tifo pidocchiale, la malaria, il colera, la mebbra, la dissenteria, e per evitare di contagiare la gente del luogo dove ci avrebbero portato. La soluzione però era troppo forte e dopo alcuni minuti dovettero portarci nelle nostre brande: ci colpì per tutta la notte e tutto il giorno dopo una febbre altissima da farci restare incoscienti per 24 ore. Il giorno dopo, ancora indolenzito come i miei compagni, alzai la testa dal cuscino e mi misi a sedere sulla branda coi piedi sul pavimento, capii che era stata la puntura a farmi stare male ma non sapevo cosa era successo nel tempo in cui stesi a letto.

In India, nell'ottobre 1941, invece ci avevano fatto 4 diversi vaccini singoli e la sofferenza era stata molto minore.

Ogni giorno la nostra ansia cresceva, sapevamo che da un momento all'altro saremmo tornati in Europa, ma il tempo non passava mai e le nostre speranze cominciavano a perdersi. Continuava la vita da prigionieri, continuavamo a giocare tra noi e vedemmo arrivare il Santo Natale del 1943 e il Capodanno del 1944 senza che succedesse nulla.

Fu allestita una mostra di quadri ad olio e di strumenti musicali a corde, e poi manufatti di pittori e artigiani prigionieri italiani. Le opere furono esposte al pianterreno della reggia del marajà di Bhairaghar e Bhopal. Lui stesso, tramite il colonnello inglese, aveva organizzato e invitato gli artisti prigionieri. La mostra fu un grande successo, con grande ammirazione da parte delle autorità civili e militari inglesi ed indiane. I pittori aveva-

no creato molte opere e gli artigiani molti manufatti, tra cui strumenti a corde accordati e pronti per essere suonati, violini, mandolini e chitarre, tutti realizzati coi materiali richiesti dai nostri capi di prigionia all'esterno. I quadri erano un metro per 60 cm e raffiguravano paesaggi con fiumi, laghi, alberi, animali, uomini, nature morte, bastimenti a vela che veleggiavano sul mare e navi da battaglia che navigavano sulle onde del mare con la schiuma bianca a prua e lungo i fianchi e coi fumaioli che gettavano fumo al vento. Poi c'erano altri quadri con paesaggi marini, spiagge e scogliere. In particolare c'era un quadro che non dimenticherò mai, perché l'espressione era talmente reale, naturale, che sembrava vero.

La mano di quel pittore doveva essere sacra e lui un genio della pittura e dei colori. Era dipinto in notturna e raffigurava un'antica taverna il cui muro esterno prendeva tutta la lunghezza del quadro. Al centro c'era una porta chiusa e sopra una lampada a petrolio che illuminava la targa sporgente che faceva "taverna" e la porta sottostante; nel muro a destra della porta era legato un cavallo con la sella, legato dal morso ad un anello fissato nel muro; nelle vicinanze un altro cavaliere che sta per scendere dal suo cavallo mentre un inserviente lo aiuta tenendo il cavallo dal morso; a sinistra una grande finestra a vetri con inferriate verticali dalla quale si vedevano i tavoli imbanditi con brocche e bicchieri di vino e uomini seduti che bevevano e conversavano, sul tetto un fanale acceso a petrolio che illuminava la scena all'interno.

Era una raffigurazione così naturale e perfetta, i colori così reali che non sembravano dipinti. Addirittura si vedeva il fanale acceso sopra la porta agganciato ad un paletto in ferro fissato al muro. E poi quel fanale che faceva vedere la scena interna... i suoi colori così naturali che davano l'idea di un vero fanale con la luce che va scemando. Sembrava vero e non dipinto. Quel quadro era una meraviglia. Secondo me, se il pittore avesse voluto rifarlo non ci sarebbe riuscito, era irripetibile.

Questi artisti erano tutti prigionieri nei nostri campi e in quel lontano paese dimostrarono la secolare cultura artistica della nostra patria. Dopo la mostra venimmo a sapere che il marajà aveva comprato tutto, quadri e strumenti, per arricchire la sua reggia al prezzo richiesto dai pittori e dagli artigiani.

Trascorsero alcune settimane e arrivò il mio turno di andare a fare legna per la cucina della nostra ala. Con altri cinque compagni ci incamminammo sempre sorvegliati dalle sentinelle armate verso il luogo stabilito, la foresta dove avevamo iniziato a fare legna oltre due anni prima. Con noi c'era sempre il carro trainato dai bufali e condotti dall'uomo indiano che ci accompagnava assieme alle sentinelle. Con mia grande sorpresa sbucare dalla foresta vidi il prospetto di un tempio indiano. Aveva sei colonne in marmo e i portici per una larghezza di 20 metri, alto 12 metri e lungo 30, tutto in marmo e una piccola scalinata all'entrata. Lateralmente alle basi delle sei colonne erano sistemate delle stuette di bambini seduti di mezzo metro di altezza.

Erano molto rassomiglianti ai nostri Bambinelli delle chiese cattoliche ma quello era un tempio indiano. Probabilmente era stato abbandonato e coperto dalla vegetazione negli anni e ora veniva alla luce perché nel frattempo noi avevamo provveduto a tagliare gli alberi della zona per fare legna per le cucine per quasi venti mila uomini. Nessuno se ne interessò e la cosa curiosa era la somiglianza con i Bambini Gesù delle nostre chiese, ma i cattolici lì erano pochi come ci dicevano i soldati indiani. Le religioni in India erano

56. Come volle Dio, alla fine di febbraio 1944, senza che ce l'aspettassimo venne l'ordine di rimpatriare. Prima di partire andammo al cimitero che avevamo costruito a rendere omaggio ai nostri caduti. Quindi ci recammo in silenzio al cimitero inquadri per cinque e scortati dalle sentinelle e ci chiudemmo in preghiera, pensando che le famiglie di quei poveri giovani non avrebbero più rivisto i loro cari, pensammo alle loro madri e alle loro spose. Uomini caduti per sofferenze, stenti e malattie. Uscimmo dal cimitero con grande commozione.

Quindi una mattina partimmo. Con gli zainetti in spalla, fummo inquadri per cinque e scortati dalle sentinelle, ufficiali e sottufficiali inglesi fino alla stazione ferroviaria di Bhaïrghar. Salimmo sui soliti vagoni con le inferriate e cominciammo il viaggio di ritorno in Europa. Con le sentinelle armate alle entrate dei vagoni partimmo in tarda mattinata. Viaggiammo tutto il giorno verso Bombay. In serata ci fermammo su un binario morto di una piccola stazione e le sentinelle che si davano il cambio ci distribuirono tè con zucchero e latte, biscotti, una scatola da dieci sigarette e fiammiferi. Pernottammo sui banchi di terza classe del treno adibito al trasporto dei prigionieri. All'alba riprendemmo il viaggio fermandoci a sera nelle stazioni (sempre stazioni piccole, mai di grandi città) per dare la precedenza ai convogli civili che andavano a Dheli, a Calcutta e proseguivano nel Bengala. Al mattino, a mezzogiorno ci davano ancora del tè con latte e biscotti e a sera anche un altro pacchetto di sigarette coi fiammiferi. Ci rispettavano. Passammo un'altra notte sul binario morto. Il giorno dopo all'alba ripartimmo e nel pomeriggio giungemmo a Bombay, alla stazione marittima in cui eravamo arrivati 28 mesi addietro (sbarcati il 26 ottobre 1941 alle ore 16 e imbarcati il 26 febbraio 1944 alle ore 16). Il morale di tutti era alle stelle, era l'occasione per ricominciare e, anche se ancora prigionieri, stavamo tornando in Europa. Le sentinelle si disposero in un cordone lungo quanto il tragitto dal treno al transatlantico ormeggiato battente bandiera olandese che ci aspettava. Inquadri per cinque percorremmo il percorso e giunti allo scalandrone della nave ci disposero in fila per uno. Prima di salire mi voltai verso il grande orologio che segnava le 16 in punto: era lo stesso orario di quando il 26 ottobre 1941 scesi dalla nave britannica e misi piede sul suolo indiano, due giorni prima della festa che in Italia segnava il XVIII anniversario della rivoluzione fascista, che allora trascorsi sul treno che mi stava portando al campo di prigionia. Trascorsi 28 mesi in India. Tornavo in Europa il 26 febbraio 1944 alle ore sedici. Questa data non la dimenticherò mai. Con noi viaggiavano anche molti soldati, ufficiali e sottufficiali inglesi con le famiglie con cui dall'Inghilterra partivano per trasferirsi nelle colonie overseas, d'oltremare, e con cui, una volta finito il periodo di casermaggio tornavano in patria. Nelle colonie vivevano nei cottage, prefabbricati con tutti i confort nelle vicinanze dei campi di prigionia. Vicino al nostro transatlantico ce n'erano altri che portavano altri prigionieri provenienti da altri campi in India e altri ufficiali e sottufficiali con le famiglie che probabilmente avevano maturato i tempi di permanenza e stavano rientrando in patria anche loro. Ci sistemarono nelle stive esattamente come era avvenuto al nostro arrivo, nei piani sottostanti i prigionieri, nei locali delle stive con le brande a telo da agganciare al tetto e con dieci lunghi tavoli e banchi in legno per pranzare, e in quello superiore i passeggeri inglesi con le famiglie. Ogni locale era a tre piani con scese scale fino a fondo nave, tre locali per lato, ognuno dei quali ospitava 200 persone. In tutto eravamo 1200 prigionieri. Rimanemmo

nei locali sorvegliati a vista dalle sentinelle che facevano la guardia alle uscite per andare in coperta e così lasciammo Bombay senza poterla vedere coi nostri occhi. Passavamo il tempo chiusi nelle stive adibite al trasporto delle truppe che erano però ben organizzate, c'era anche l'aria condizionata. Ogni giorno per tre volte ci servivano un pasto caldo e del pane morbido; stavamo in quei locali senza uscire in coperta, ma i locali erano ben illuminati con lampade elettriche; la sera montavamo le brande su cui dormire... ma che dormire, si sognava ad occhi aperti. Finalmente stavamo tornando in Europa. I nostri pensieri erano per le nostre famiglie e per i nostri ricordi. Tuttavia non eravamo felici perché il viaggio non ci avrebbe reso liberi, saremmo stati trasferiti in un altro campo a vivere da prigionieri, eravamo rassegnati al destino che ci attendeva. La mattina seguente alle sei ci diedero la sveglia per servirci la colazione ma noi eravamo già svegli e a turno ci fecero salire in coperta anche per pulire a turno i nostri locali e ci vennero assegnati il posto lance di salvataggio nei ponti A, B, C e D e il posto di assemblaggio in caso di abbandono nave. Ci inquadrono in fila per tre nei ponti assegnati. Io fui assegnato al ponte lance più alto, ponte D, nel lato dritto centronave con le spalle alle ringhiere di murata, di fronte a 52 soldati inglesi. Eravamo 52 per ogni lancia (le lance erano in numero sufficiente per tutti i passeggeri, compresi prigionieri ed equipaggio) e ognuno aveva il salvagente al petto fatto di cotone arancione e imbottito di tessuto galleggiante. Facemmo una piccola esercitazione radunandoci nei punti assegnati per essere pronti in caso fosse necessario abbandonare la nave per un affondamento o un incendio. Navigavamo sul mare calmissimo verso ovest, facendo rotta sullo stretto di Perim distante 1500 miglia marine. Restammo molto tempo in coperta a godere dell'aria fresca che sebbene fosse tropicale e calda per noi era un refrigerio. Prima di mezzogiorno si scendeva nei locali dove veniva distribuito il rancio: spaghetti spezzettati con sugo di pomodoro molto dolce (forse i cuochi non sapevano come condirli bene), di secondo sardine sottolio e pane affettato, quindi frutta scioppata. La pasta non era molta, ci mantenevano leggeri. Dopo alcuni giorni di navigazione raggiungemmo il porto di Aden, nello Yemen che era colonia britannica, a qualche decina di miglia dallo stretto di Perim, e ci ancorammo in rada con gli altri transatlantici per fare buncheraggio, rifornimento di combustibile per le macchine a turbine a vapore. Eravamo in coperta al ponte lance e si vedeva la grande rada col suo porto naturale, al di là del quale si estendevano le saline simili alle nostre, con le vasche (caseddre) e il sale raccolto a piramide allungata come quelle delle saline di Trapani (all'inizio del 1900 furono i nostri concittadini a governare le saline di Aden e Massaua). Terminato il rifornimento nel pomeriggio salpammo l'ancora e partimmo verso lo stretto di Perim che attraversammo a sera, quando noi prigionieri eravamo nei nostri locali. Attraversammo tutto l'oceano Indiano, da Bombay allo stretto di Perim, passando fuori lo stretto di Oman, sul cui fondale giaceva il nostro sommergibile italiano Galvani con 26 uomini, tra cui il mio amico marsalese Antonio Martinico. Al ricordo della sua triste fine avuta insieme ad altri compagni di sventura, dedico una preghiera per la pace delle loro anime. Attraversando lo stretto di Perim, un'altra preghiera la dedicai in memoria di quanti erano morti sul Torricelli che giaceva in quei fondali. Il viaggio era ancora molto lungo. Dovevamo attraversare il Mar Rosso da sud a nord fino al canale di Suez, raggiungere Porto Said ed entrare nel Mediterraneo. Dopo 24 ore di navigazione verso nord dallo stretto di Perim passammo dall'arcipelago

di Pahiac ad est di Massaua e nel vedere tutti quegli isolotti ricordai Massaua dedicando-  
le col pensiero un ultimo saluto di addio. Dopo altre 24 ore attraversammo Porto Sudan  
da est e ricordai valle Harber le cui sabbie cocenti, il sole e il clima secco e torrido mi  
fecero guarire dai dolori reumatici di cui soffrivo per l'umidità presa a bordo del Ferraris  
e a Massaua. Col pensiero ringraziai quella terra benedetta. La navigazione procedeva  
lentamente senza forzare le turbine a vapore che a causa del gran caldo potevano anche  
surriscaldarsi e bloccarsi. In caso di attacco aereo, tuttavia, le turbine erano in grado di  
far raggiungere la velocità di 20/25 miglia orarie, pari 37/46 km/h, che per un transat-  
lantico di quelle dimensioni e per quegli anni era una gran velocità. Arrivammo quindi al  
canale di Suez prendendo un pilota inglese che ci avrebbe guidato nell'attraversarlo, dato  
che l'Egitto era protettorato britannico. Dirigendoci verso nord ci fermammo a metà  
strada in una rada dove erano ormeggiati altre navi mercantili e da guerra, era il lago  
amaro, una baia naturale in cui si incontravano le navi provenienti dal Mar Rosso e dal  
Mediterraneo. Per la larghezza del canale poteva navigare una sola nave quindi ci fer-  
mammo in attesa di potere ripartire. Ci mettemmo in rotta nuovamente a bassa velocità  
per raggiungere Porto Said e una volta arrivati entrammo nel Mediterraneo seguiti da 5  
transatlantici provenienti dall'India, Australia, New Zeland e dal sud est dell'Africa e che  
trasportavano prigionieri italiani e truppe e famiglie inglesi. In pieno giorno entrammo  
nel Mediterraneo. Lì trovammo ad attenderci molte navi da guerra inglesi che venivano  
da Alessandria d'Egitto per scortare tutti e sei i transatlantici. Quindi facemmo rotta  
verso ovest in linea a due unità circondati dalle navi da guerra con nave ammiraglia in  
testa. Ma nemmeno il tempo di mantenere la rotta che a bordo suonò la sirena d'allarme  
aereo: tutti corsero al posto di raduno nei ponti lance di salvataggio insieme ai soldati  
inglesi mentre i marinai britannici andavano ai posti di combattimento. Tutti i transatlan-  
tici erano armati di cannoni navali e contraerei piazzati nei castelli di prora e nei casseri  
di poppa e di molte mitragliatrici con canne da sparo unite nei ponti lance, nelle alette  
del ponte di comando e nelle tughe di coperta, poppa, prora e centronave che potevano  
sparare anche verticalmente: armi modernissime che non avevo mai visto prima. I mari-  
nai con l'elmetto in testa erano pronti all'eventuale combattimento. Nello stesso istante  
il convoglio comandato da una nave inglese ammiraglia si strinse insieme alle navi da  
guerra e in un attimo il cielo si riempì di piccoli palloni frenanti a forma di dirigibile, lun-  
ghi 4 metri e di 2 metri di diametro, contenenti aria compressa e tenuti da un cavo in  
acciaio e verricelli elettrici per il loro recupero. Ogni transatlantico ne mollava tre: uno a  
prora, uno a poppa e uno al centronave, a 100 metri d'altezza, mentre si navigava con le  
turbine a tutta forza. Intanto tutti noi e i passeggeri attendevamo nei ponti di lance col  
salvagente indosso. Era uno spettacolo, benché si trattasse di uno spettacolo di guerra.  
Noi non avevamo mai visto quei palloni anche se dalla radio avevamo saputo che gli  
inglesi a Londra utilizzavano quella strategia contro gli attacchi aerei tedeschi. Dopo circa  
un'ora i palloni vennero recuperati coi verricelli elettrici nei loro tamburi e terminò  
l'allarme aereo. Venimmo a sapere che nelle vicine isole della Grecia sud orientale occu-  
pate dai tedeschi erano pronti quadroni di bombardieri Stukas che avrebbero lanciato una  
grossa bomba venendoci incontro in picchiata, ma il comando inglese chiese l'intervento  
dell'aviazione che prontamente inviò contro i tedeschi le squadriglie di Spit Fire ingag-  
giando i combattimenti ed evitando che venissero a bombardarci. Il pericolo nel

Mediterraneo era solo per gli aerei bombardieri tedeschi in quanto l'Italia aveva già firmato l'armistizio l'8 settembre 1943 e non c'erano quindi né aerei né sommergibili italiani in agguato. I tedeschi attendevano invece nell'Atlantico e nelle isole greche. Dovevamo ancora navigare per 2000 miglia fino ad arrivare a Gibilterra. Procedevamo inquadri per due, guidati dalla nave ammiraglia e scortati ai laterali da incrociatori pesanti e leggeri e torpediniere. La navigazione procedeva con mare calmissimo anche se tutt'a un tratto una mattina si levò un vento occidentale da ovest, il libeccio, che aumentò la potenza del mare da forza cinque, rallentando il cammino. Nonostante tutto il maltempo che ci accompagnò per alcuni giorni passò e ritornò il sereno con un vento leggero da ovest che ci accompagnò mentre attraversavamo Malta, le mie isole Lampedusa e Linosa e Pantelleria dopo Capo Bono le isole della Galita della Tunisia. Finalmente un pomeriggio arrivammo nello stretto di Gibilterra e come al solito ci inquadrammo sul ponte lance. Accadde un fatto triste sia per noi prigionieri che per gli inglesi: durante la navigazione era morta una persona, non so se civile o militare e venne fatto il rito protestante. La salma venne riposta in un sacco e legata alle due estremità con una zavorra di pietre e ferro e adagiata su una tavola in legno di due metri in bilico sul capodibanda della ringhiera sinistra, io mi trovavo coi miei compagni nella ringhiera dritta con le spalle al faro. Venne coperto con la bandiera inglese e il comandante lesse un passo della Bibbia al termine del quale due marinai fecero scivolare la salma in mare che si inabissò a 3000 metri di profondità proprio al centro dello stretto di Gibilterra con la nave ancora in navigazione. Fu gettato a Capo Europa, davanti a Gibilterra dove c'era il faro costruito sulla scogliera a valle della montagna e fortezza invalicabile e che guidava le rotte delle navi. La tradizione inglese marinara era questa, quella di gettare in mare coloro che morivano in navigazione in fondali cercati e voluti. Si sceglievano i fondali profondi in quanto su quelli bassi o medi i pescherecci che pescavano a strascico fino a 500 metri di profondità avrebbero potuto pescare la salma. Anche se erano nostri nemici provammo un senso di commozione e pietà verso il defunto e assistemmo alla cerimonia in decoroso silenzio. Mentre si svolgeva il rito di sepoltura della salma gettata in mare dalla parte sinistra della nave, io coi miei compagni mi trovavo sul lato dritto con le spalle al faro che era edificato con una grande alta torre in marmo sulla scogliera, sulla coda della grande montagna fortezza invalicabile e imprendibile di Gibilterra. Dato che eravamo quasi al porto pensai che il funerale si sarebbe potuto svolgere a terra ma la nave non si poteva staccare dal resto del convoglio e d'altra parte la tradizione voleva che un uomo morto in navigazione dovesse giacere in mare. Fu allora che mi ricordai che fu proprio l'ammiraglio Nelson che ruppe quella tradizione. Era il periodo a cavallo tra il 1700 e il 1800 e l'Inghilterra e la Francia combattevano per il dominio dei mari e delle colonie d'oltre mare, ingaggiarono diverse battaglie navali, ma la più terribile fu l'ultima, quella combattuta a Trafalgar, a nord ovest di Gibilterra, di fronte le scogliere, il promontorio di Trafalgar, nella costa sud occidentale della Spagna. Si confrontavano le più grandi potenze navali di allora. A quel tempo le navi non erano costruite in acciaio ma in legno con vele di olona e due, tre alberi e si difendevano coi cannoni sistemati lateralmente sui ponti e sotto i ponti con aperture a portello e i proiettili si caricavano dalla bocca del cannone e si sparava con una fiaccola accesa nel foro posteriore della canna del cannone. Allora le navi a vela prendevano diversi nomi, c'erano le corvette (piccola imbarcazione manovrabile anche con poco

vento e veloce), le fregate (navi più grandi con cannoni di calibro appena superiore a quello delle corvette), il vascello (nave più grande, armata di cannoni più potenti) e il galeone (grande bastimento a vela a tre alberi armato con cannoni di grosso calibro piazzati in entrambi i lati nei ponti di coperta e sottocoperta). Oggi il vascello verrebbe considerato come un incrociatore, la fregata un esploratore o un cacciatorpediniere, la corvetta un veloce torpediniere e il galeone una nave corazzata.

La battaglia di Trafalgar fu sanguinosa e violenta e l'ammiraglio Nelson dirigeva le sue navi ammainando e issando le bandiere nell'albero di mezzana. Dal suo galeone vedeva che molte navi francese venivano distrutte e che anche le navi inglesi subivano danni. Nel corso della battaglia un proiettile esplose in coperta, proprio dove era Nelson e una grossa scheggia penetrò nella schiena spezzando la colonna vertebrale e procurandogli molto dolore. Subito fu portato sottocoperta dove il dottore tentò di estrarli la scheggia e il primo ufficiale prese il suo posto in coperta. Il dottore non poté fare molto e Nelson restava adagiato quasi morente. Prima di morire l'ufficiale lo informò che avevano vinto e che i francesi, dominatori dei mari, erano stati sconfitti. Nelson ormai morente seppe di avere sconfitto gli odiati francesi e chiese di non essere gettato in mare ma di essere sepolto a terra. La sua bara fu costruita dai carpentieri di bordo col legno ottenuto dall'albero maestro che durante la battaglia era stato spezzato. Allora a bordo c'erano anche i carpentieri per riparare i danni dopo una battaglia che poi avevano anche il loro ruolo di marinai come anche gli attrezzatori navali che avevano pure il compito di ripristinare le vele. Fu costruita la bara con chiodatura, tela e pece. Insieme alle navi francesi catturate gli inglesi tornarono a Londra navigando sul Tamigi e Nelson fu seppellito con gli onori reali nella cattedrale di Westmister, nel Pantheon, a cui fu dedicata in seguito Trafalgar Square. Fu così esaudito il suo desiderio di essere seppellito rompendo la secolare tradizione marinaresca.

Horatio Nelson, nato a Burman-Thorpe (Norfolk) nel 1758 da una famiglia del popolino britannico. Aveva molti fratelli e da bambino si innamorò del mare che vedeva dalla sua terra natia. A 12 anni, nel 1770, si imbarcò come mozzo sulla nave *Raisonnable*, a 19 anni, nel 1777, divenne tenente di vascello e a 20 comandante di brigantino (nave velca a due alberi). Nel 1779 divenne capitano di fregata e nel 1780 partì per una spedizione per le Indie occidentali. Nel 1793 si distinse durante le operazioni belliche contro le navi rivoluzionarie di Napoleone e nel 1794 durante un combattimento per la conquista della Corsica perse un occhio a causa della scheggia di un proiettile di cannone. Nel 1797 contro la flotta franco-spagnola a Capo San Vincenzo vinse e fu nominato Capoammiraglio e a Santa Cruz fu ferito ad un braccio che gli fu amputato. Nel 1798 bloccò la flotta francese a Tolone ma non poté impedire che la nave francese salpasse per l'Africa, allora la seguì fino in Egitto e la trovò ancorata ad Abukir e l'affondò, segnando il fallimento della spedizione di conquista di Napoleone. Lo scontro avvenne il 1 agosto 1798 e la data rimase indimenticabile perché lo scontro cominciato al tramonto terminò solo il giorno dopo con la disfatta dei francesi che persero anche la nave ammiraglia e lo stesso ammiraglio Beveys inviato poi a Napoli con la sua flotta consegnando a Ferdinando IV di Borbone i capi giacobini violando le condizioni di resa. Quindi nel 1805 a largo di Trafalgar si scontrarono ancora le flotte franco-spagnole e inglesi nei cui combattimenti

Nelson ne uscì vincitore e morì (tratto dalla Storia del Duca di Bronte, visconte e ammiraglio in capo alla flotta navale di guerra Horatio Nelson).

Durante il rito funebre della sepoltura della salma in mare le navi da guerra che ci avevano scortavano furono sostituite da altre navi della base di Gibilterra dandosi il cambio in maniera velocissima, senza che noi ci fermassimo ed entrando nella baia porto di Gibilterra. Entrammo dunque nell'Atlantico e subito le navi che ci accolsero iniziarono a gettare in mare bombe subacquee antisommergibili esplodendo a profondità e alzando alte colonne d'acque. Era una manovra di difesa in quanto la zona era in pericolo di agguati di sommergibili tedeschi. Stava calando la sera e il convoglio con le navi di scorta procedevano a tutta velocità per allontanarsi il più presto possibile da quella zona insidiosa. Guardavo il sole tramontare che era a venti gradi a dritta dalla nostra prora, eravamo in rotta di sicurezza; in base al fatto che a marzo il sole tramonta ad ovest sud ovest nell'emisfero settentrionale, pensai che la rotta che stavamo seguendo era per il centro



**COMITÉ INTERNATIONAL DE LA CROIX-ROUGE**  
**AGENCE CENTRALE DES PRISONNIERS DE GUERRE**  
760 i ter 760 i ter

Rappeler dans la réponse:  
**MP** GENEVE, 16.8.44  
Service italien Palais du Conseil-Général

Signature postale I. 5527  
Téléphone 423 05  
"g. "INTERCROIXROUGE"

**Signora**  
**MINEO Alberta**  
**TRAPANI**  
**Via Tardia 4 Italia**

Vi comunichiamo che il prigioniero di guerra  
marinaio CASSISA Mario fu Giuseppe  
nato il 30.9.1919 a Trapani

No ME 278163 è stato trasferito dalle INDIE  
BRITANNICHE  
in GRAN BRETAGNA campo 8 comp.25 col nuovo  
no.T/263609

Siccome questa comunicazione è soggetta ad  
eventuali cambiamenti, essa vi è data con tutta  
la riserva che l'attuale situazione di guerra  
richiede.

Per corrispondere con il prigioniero, vogliate  
rivolgervi alle competenti Autorità locali e  
conformarvi alle loro istruzioni.

Con distinti saluti  
Comité International de la Croix-Rouge  
Agence centrale des prisonniers de guerre  
GENÈVE

America, non per l'Inghilterra. Cadde la sera e tutte le navi da guerra si inquadrono parallelamente al convoglio e con grossi tubi lanciarono dei fumogeni dietro di loro per impedire la visibilità ai sommergibili tedeschi che probabilmente sorvegliavano la zona. Ci fecero rientrare nei nostri locali e come volle Dio la notte passò tranquilla. Il giorno dopo il convoglio navigava ancora lungo la stessa rotta, come se stessimo andando verso il centro America, col sole a 20 gradi circa a sinistra dalla poppa del transatlantico. Mantenne la rotta per tutto il giorno, allungandola verso l'Inghilterra, a quanto ne capivo erano rotte sicure che gli inglesi navigavano per tornare in Inghilterra. Nel tardo pomeriggio, quasi al tramonto il sole era a dieci gradi a sinistra dalla prora, con la prora ad ovest. Calato il buio le navi si strinsero a due a due e le navi da guerra eseguirono le stesse manovre di difesa della notte precedente. Navigavamo col mare calmissimo e pensavo che fosse strano che in quel periodo l'Atlantico fosse così placido, come se dormisse. La mattina seguente notai che navigavamo nella stessa direzione, ovest, e che ormai dovevamo essere a sud al largo delle Azzorre, in grande sicurezza, a 1000 miglia da Gibilterra e a sera quando noi eravamo nei nostri locali le navi che ci scortavano procedevano alle stesse operazioni antibombardamento subacqueo e di lancio fumogeni; un'altra notte passò tranquilla. Il mattino seguente invece mi accorsi che la rotta era cambiata, navigavamo verso nord in quanto il sole era nel fianco destro del transatlantico, da sud avevamo attraversato le Azzorre. Ancora una volta stavamo seguendo una rotta sicura, forse eravamo ad ovest delle Azzorre, quasi al centro est dell'Atlantico, rotte inesistenti da Gibilterra per l'Inghilterra e ora puntavamo verso l'Inghilterra e questo serviva ad evitare gli attacchi dei sommergibili tedeschi, nonostante il viaggio si fosse allungato di oltre 1000 miglia. Dopo alcuni giorni arrivammo vicini alla costa occidentale dell'Irlanda e alcuni caccia spit fire ci accolsero sorvolando festosi a bassa quota girando attorno al convoglio. Costeggiata la parte nord ovest invertimmo la rotta a sud est ed entrammo nel canale San Giorgio tra la costa orientale dell'Irlanda e quella occidentale dell'Inghilterra e ci dirigemmo verso il porto di Liverpool. Arrivammo il 19 marzo 1944, giorno di festa a Trapani, festeggiato con grande partecipazione dal popolo nella chiesa di San Giuseppe che allora era nel lato ovest di piazza San Giacomo, al cui lato sud edificarono il palazzo Ariston, dove c'è la Biblioteca Fardelliana e dove stazionavano decine e decine di bancarelle con la tradizionale "calia", simenza, caccavetta, fave secche, ceci e mandorle abbrustolite. Vendevano anche piccoli agnelli pasquali, cubbaida e torrone e il santo veniva portato in processione per le vie del centro storico. Dopo 21 giorni di navigazione attraccammo alla stazione marittima di Liverpool. Sbarcammo scortati dalle sentinelle inglesi che ci fecero salire sui vagoni del treno che ci attendeva poco distante facendoci sedere su sedili imbottiti a divano. Il treno era diretto verso il mare; dall'altra parte del porto vi erano lunghi banchinamenti a 600-700 metri di distanza dal nostro molo; io non capivo perché il treno andasse in quella direzione, ma quando partimmo vidi che il treno scendeva leggermente verso il basso inoltrandosi in un tunnel sottomarino giungendo sull'altra sponda del porto. Continuammo il viaggio in aperta campagna e i binari doppi lateralmente avevano una rete metallica per proteggere treni e binari dal bestiame che pascolava. La campagna era bellissima. Anche in pianura il treno si inoltrava in tunnel sotterranei anche di alcuni chilometri di lunghezza che passavano sotto le strade e servivano ad evitare che i passaggi a livello intralciassero il traffico veicolare. Circa ogni cento metri

c'erano degli sfoghi d'aria a forma di fumaio di dieci metri di diametro e dieci metri di altezza da cui fuoriuscivano i gas prodotti dalla combustione del carbon fossile. Attraversammo la città di Manchester passando su un ponte sopra gli edifici e le persone sotto si vedevano piccole piccole. Dopo avere attraversato il ponte e la città uscimmo in aperta campagna con molti boschi e prati con mucche che vi pascolavano e case di campagna. Viaggiammo tutta la notte e la mattina presto arrivammo alla stazione della piccola città di Bury, al centro dell'Inghilterra. Qui ci fecero scendere, ci inquadrono e a piedi attraversammo la città fino alla periferia dove trovammo un grande edificio in muratura, probabilmente fu uno stabilimento di tessuti ora adibito a campo di prigionia. Era il n°8. All'interno era pieno zeppo di brande a due piani e c'erano molti pilastri che supportavano la struttura della vasta tettoia in muratura. Ci fecero stare inquadri vicino ad una caldaia accesa, ci fecero gettare gli zainetti per terra e spogliare dei nostri indumenti che vennero bruciati e lasciando noi nudi. In questo modo igienizzavano ed evitavano eventuale diffusione di malattie tropicali. Ci lasciarono solo i documenti personali e le fotografie. Oltre il magazzino con la caldaia c'era un lungo corridoio sul cui lato sinistro erano sistemate un centinaio di docce in muratura separate l'una dall'altra da aperture senza porte di circa un metro quadro. Erano le docce ad acqua calda che servivano gli operai quando lo stabilimento era in piena attività. Di fronte le docce ci aspettavano i medici inglesi che tutti nudi ci visitarono accuratamente. Dopo la visita ad ognuno di noi venne dato un sapone e un asciugamani pulito, quindi potemmo fare la doccia. Poco distante nella parte opposta c'era un bancone e degli scaffali dove erano sistemate le divise militari, quindi ad uno ad uno ci consegnarono un sacco porta corredo, due paia di mutande, due maglie, un maglione, due camicie, due divise da lavoro, due divise per il periodo invernale col cappotto, indumenti originali del corpo militare britannico in grigio-verde. Avevano tappe romboidali blu, verde e rosso alle ginocchia, nel sedere dei pantaloni e nel dorso su cappotti e giubbotti ed erano cuciti in modo che non potevano essere tolti se non restava il buco. Le toppe servivano a distinguere i prigionieri italiani dai militari inglesi. Al bancone ci diedero anche due paia di scarpe alte coi lacci, due paia di calze di lana, due berretti a busta e attrezzi per barba. Ci dissero che quando gli indumenti si consumavano non bisognava gettarli via ma restituirli al quartermaster che avrebbe provveduto a cambiarli. Dopo quella doccia ristoratrice indossammo quindi gli abiti puliti e sperammo che la vita potesse migliorare. Era la primavera del 1944. Ci sistemarono nelle moltissime brande che avevamo visto entrando. In fondo allo stanzone c'erano due porte da dove si andava in un campo in terra battuta di 100 metri per cento metri e tutto intorno muri e recinti alti 4-5 metri, tutto sorvegliato dalle guardie. Infine il comando britannico ci diede il nuovo numero di matricola sostituendo quello che ci era stato assegnato nel Sudan, così io passai da 278163 a 263609.

Tuttavia quello non era un campo di prigionia ma di smistamento, lì si raccoglievano i prigionieri da tutti i fronti di guerra e fu così che incontrai e ritrovai molti trapanesi coi quali ci scambiammo le esperienze di guerra. Incontrai alcuni marinai dell'incrociatore Colleone affondato dagli inglesi dai quali venni a sapere che nel luglio del 1940 la divisione italiana formata dall'incrociatore Colleone al comando del capitano di vascello Umberto Novaro, l'incrociatore "Giovanni delle Bande nere" al comando del capitano di vascello Franco Maugeri e 4 moderne cacciatorpediniere, il Grecale, il Maestrone, lo

Scirocco e il Libeccio, dopo avere scortato un grosso convoglio di 18 piroscafi italiani carichi di truppe e materiale bellico fino a Bengasi, in Cirenaica, rientrarono al porto di Tripoli. Dopo la cena degli equipaggi alle 18 i due incrociatori, Giovanni delle Bande Nere e Colleone furono rimandati in mare per una pericolosa missione mentre le 4 torpediniere rimasero ormeggiate. Dai ponti di coperta i marinai degli incrociatori non capivano perché le altre 4 navi cacciatorpediniere che facevano parte della loro stessa divisione navale non mollavano gli ormeggi seguendoli e rimasero delusi vedendo che a poppa delle torpediniere i marinai avevano la divisa di fuoriuscita, pronti per andare a terra in franchigia mentre loro sarebbero usciti per affrontare di nuovo il nemico da soli. Navigarono tutta la notte in direzione nord est verso le isole del Dodecanneso nel mare Egeo, dove era stata affidata loro la nuova missione di guerra. La mattina del 19 luglio 1940 avvistarono Capo Spada, un basso promontorio roccioso a forma di spada sguainata verso il mare, a nord ovest di Creta. Contemporaneamente avvistarono una divisione navale inglese di sei navi, due incrociatori e 4 cacciatorpediniere, che stava venendo loro incontro con le macchine a tutta forza avanti e che circondarono il Colleone e il Bande Nere. Iniziò la battaglia alle 7,30 e terminò due ore dopo perché la superiorità britannica era netta: due navi italiane contro sei inglesi. Gli inglesi avevano la superiorità nel cannoneggiare. Il Colleone e il Bande nere rispondevano al fuoco colpendo il fumaiolo di un incrociatore inglese, ma il Colleone fu colpito alla sala macchine ma nonostante fosse fermo cannoneggiava ancora. Il Bande nere fu colpito a prora da due proiettili facendo subito nove morti e undici feriti. Il comandante Maugeri si piazzò al timone e con tutte le macchine a tutta forza avanti navigando a zig zag per evitare i proiettili che cadevano in mare a poca distanza dalla nave riuscì ad evadere l'accerchiamento che avevano praticato i britannici quando iniziò la battaglia. L'ammiraglio inglese a mezzo di segnalazioni con bandiere sull'albero e radiotelegrafia chiese la resa alzando bandiera bianca, ma il comandante Novaro rifiutò, disse "Combatteremo ad oltranza", preferiva morire piuttosto che cadere in mano nemiche e subire una resa vergognosa. E poi se si fosse arreso gli inglesi avrebbero catturato il Colleone e portato a rimorchio nella loro base navale ad Alessandria d'Egitto. Alla risposta negativa gli inglesi con le cacciatorpediniere attaccarono e silurarono il Colleone affondandolo. La battaglia durò dalle 7,30 alle 9,30 e causò molte vittime e 500 naufraghi furono tratti in salvo dai nemici inglesi e introdotti nei campi di prigionia ad Alessandria d'Egitto. Lo stesso comandante gravemente ferito ebbe le prime cure a bordo di un incrociatore e dopo venne ricoverato all'ospedale di Alessandria. Ma a causa delle gravissime ferite riportate in tutto il corpo dopo alcuni giorni morì.

In seguito l'incrociatore Giovanni Bande nere rientrò a Tripoli sbarcando i morti e i feriti, avendo il comandante Maugeri salvato l'incrociatore e il suo rimanente equipaggio. Al funerale di Novaro, il 23 luglio 1940, parteciparono tutti i comandanti inglesi che presero parte all'affondamento del Colleone e anche i prigionieri a cui fu dato il permesso. Tra gli inglesi non ci furono perdite in quell'episodio, ma gli italiani a cadere al nemico furono molti tra ufficiali e sottufficiali. Gli inglesi resero gli onori al comandante italiano come se fosse stato uno di loro e fu seppellito con l'onore delle armi ad Alessandria d'Egitto riconoscendo l'eroismo per aver combattuto uno contro sei senza arrendersi fino alla fine. A Tripoli invece ci furono i funerali per i nove caduti dell'incrociatore

Giovanni delle Bande Nere. Tra noi marinai si discuteva sul perché la regia marina italiana non avesse mandato anche le quattro cacciatorpediniere che facevano parte della divisione navale in missione tanto che qualcuno ipotizzò anche si trattò di alto tradimento perché la sensazione era che gli inglesi sapessero in anticipo i movimenti terrestri, aerei e navali degli italiani. Questo è il racconto di un concittadino, Salvatore Todaro, classe 1916, cannoniere dell'incrociatore Giovanni delle Bande nere. Un altro prigioniero sardo, un fante, raccontò che nel deserto in Cirenaica un caccia bombardiere inglese fu abbattuto dal suo battaglione durante un bombardamento aereo britannico schiantandosi su una zona rocciosa e piena di fossati a 50 metri dal suo battaglione. Questo ragazzo decise di andare a vedere se il pilota era ancora vivo e correndo verso l'aereo si accorse che il militare era svenuto e che le fiamme stavano cominciando ad alimentarsi. Allora non ci pensò due volte e si precipitò nella carlinga dell'aereo e recuperò l'inglese mentre l'aereo bruciava completamente. Il pilota venne poi rifocillato dagli italiani e mandato come prigioniero a Tripoli. Fu un atto di coraggio e di dignità umana, anche se il militare svenuto era venuto lì per bombardarlo non gli importava, ebbe pietà di lui e lo salvò. Un altro compagno siciliano raccontò un'altra storia. In Sicilia le truppe alleate anglo-americane sbarcarono tra Siracusa e Catania e a Capo Passero dove lui si trovava col suo reggimento. Le truppe italiane e tedesche furono costrette a ritirarsi ma mentre i tedeschi, motorizzati, si ritirarono andando verso nord, verso Messina e poi la Calabria per evitare l'accerchiamento, gli italiani rimasero a Piana Catania. Il ragazzo e altri compagni allora si rifugiarono tra i cespugli, lontani dalla strada e videro passare i camion coi tedeschi che fuggivano. All'improvviso un suo compagno sparò ad una camionetta di tedeschi; questa si fermò e i tedeschi riuscirono a prendere colui che aveva sparato loro contro. Lo trascinarono in strada, lo cosparsero di benzina e gli diedero fuoco. Il malcapitato divenne una torcia umana, contorcendosi dal dolore, correndo per strada e facendo salti altissimi fino a che non si accasciò per terra dove rimase solo il corpo carbonizzato. Il ragazzo siciliano e i

CAMPO DI CONCENTRAMENTO  
PRIGIONIERI DI GUERRA No. 1 43 DATA 20.4.44

Cara mamma. Dopo un lungo tempo  
che non ti scrivo, finalmente ti do  
mie notizie facendoti sapere che  
mi trovo in Inghilterra con ottimo  
salute. Scrivimi con l'indirizzo  
numero 263609 Marinaio Cassia Mario  
P.O.W. Camps Great Britain  
Saluti a bac, inwiec a mio  
fratello. Saluti la famiglia e gli altri  
saluti a tutti quelli che  
domandano di me. Tuo aff. Salvo Todaro

WT.13173/371 1,600,000. 6/43. W. H. R. & S. 51-892z

no e i  
suo i  
com-  
pagni  
rima-  
sero  
atter-  
riti a  
quella  
scena,  
un  
gran-  
d e  
spetta-  
colo di  
morte,  
non  
poten-

do fare altro che rimanere nascosti per non subire la stessa fine. I ragazzi italiani rimasero nascosti per molto tempo finchè non vennero catturati dagli alleati britannici, fatti prigionieri e portati da unità navali fino in Inghilterra. E poi tantissime altre terrificanti storie di altri prigionieri che ci vorrebbe un libro intero per raccontarle tutte.

Trascorso qualche mese all'interno dello stabilimento, attraverso i nostri sottufficiali, chiamarono duecento prigionieri, tra cui io, e ci portarono fino alla stazione di Bury a piedi. Le sentinelle ci inquadrono e ci fecero salire sul treno speciale per i prigionieri e viaggiammo per molte ore in piena campagna finchè nel pomeriggio arrivammo nella famosa città universitaria di Oxford e a piedi passammo per il centro della città, proprio dove c'erano gli edifici universitari. Ebbi l'impressione di essere a Trapani, la loggia, in corso Vittorio Emanuele, tanto era somigliante quella via, con gli edifici simili e i marciapiedi alla base degli stessi edifici. Passammo la città e giungemmo in periferia, salimmo su per una collina e arrivammo al campo di prigionia n°43, dove ad attenderci c'erano sentinelle armate e reticolati tutto intorno a proteggere i capannoni in lamiera con le tettoie semicircolari che fungevano da alloggi, docce, toilette e cucina. Ci sistemammo in 4 capannoni, con brande a due piani, materassi e cuscini e coperte di lana. I nostri sottufficiali organizzarono la cucina coi nostri stessi cuochi prigionieri e capimmo che nonostante tutto quella era un'oasi, solo duecento uomini in mezzo al verde della campagna del sud dell'Inghilterra dove il clima era anche piacevole. Dopo qualche giorno l'ufficiale inglese capocampo ci comunicò attraverso il nostro sottufficiale capocampo italiano che avremmo cominciato a lavorare dalle 8 alle 16 esclusi domenica e festivi. Il giorno dopo, dopo la colazione alle 7 con tè con latte e zucchero e pane morbido affettato ci consegnarono una cassetta con la razione per il pranzo di mezzogiorno, una per ciascuno quindi ci divisero nei quattro automezzi a disposizione guidati da civili inglesi, ma sempre scortati da sentinelle armate, e ogni automezzo si divise dagli altri. Il nostro andò più lontano di tutti; dopo un'ora di cammino in cui attraversammo boschi e vegetazione rigogliosa e in cui vedemmo anche molte truppe americane con uomini sia bianchi che di colore accampati con viveri, artiglieria, automezzi pesanti, cannoni ruotabili, carriarmati, tutti celati sotto gli alberi, giungemmo ad un cancello in acciaio sorvegliato da militari ufficiali e soldati inglesi. Ci fecero scendere e ci contarono rimanendo in fila. Si presentarono sette-otto aviatori inglesi che a turno portavano con loro fino a dieci prigionieri per farsi aiutare coi lavori. Un giovane aviatore scelse solo me per andare a lavorare con lui. Lo seguii dentro il campo osservando che era una vasta zona militare ben presidiata e protetta da reticolati filo spinato, sotto gli alberi molti capannoni in lamiera disposti su tre file per tutta la lunghezza del campo e porte scorrevoli alle estremità, dopo distante una doppia linea ferroviaria con molti vagoni contenenti molte casse piccole e grandi. Il lavoro che dovevamo fare noi era scaricare le casse dai vagoni fino ai capannoni con i sollevatori meccanici, aprirle e sistemare il materiale all'interno nei molti scaffali oppure se era particolarmente pesante poggiarlo lateralmente al capannone. Il mio lavoro era manuale e semplice. Dopo che gli altri prigionieri portavano le casse nei capannoni, le svuotavano e lasciavano quella vuote con le frasche da imballaggio fuori dai capannoni, noi le caricavamo su un rimorchio e con un trattore uscivamo dalla zona sorvegliata dove le sentinelle controllavano che le casse fossero svuotate, percorrevamo un paio di chilometri e raggiungevamo un'altra zona recintata con lamiere in acciaio alte circa 4 metri, a

guardia della quale stava un civile e lasciavamo lì il carico. Capii che gli inglesi separavano i materiali dagli imballaggi che potevano prendere facilmente fuoco durante i bombardamenti aerei tedeschi. Stavamo seduti uno accanto all'altro sul trattore, conoscevo alcune parole e frasi inglesi e così chiesi al giovane aviatore la pronuncia esatta di molti vocaboli che imparai subito a memoria. Cominciammo a conoscerci, lui mi chiedeva da dove venivo, quale fosse il mio mestiere e dove fossi nato e lo stesso feci io. Mi disse che era figlio di un ministro del governo inglese, ma non ricordo il suo nome, era stato un sottotenente aviere e aveva avuto il comando di un caccia spit fire (sputa fuoco), così chiamato perché aveva molte mitragliatrici fisse e faceva fuoco ovunque. Era di stanza poco distante da Londra e faceva parte di uno stormo che era a difesa della città contro i bombardieri tedeschi. E mi raccontò che per sopportare le perdite dei suoi colleghi cominciò a bere whisky e quando suonava l'allarme aereo era sempre ubriaco e rimaneva nel suo alloggio, nonostante dovesse alzarsi in volo col suo stormo, fino a che il suo comandante non lo riportò all'alto comando aeronautico e gli vennero tolti i gradi passando da sottotenente a semplice aviere. Fu costretto a fare lavori umilianti ma lui sopportava perché pensava che così aveva salva la vita, anche se secondo me questo era un po' tradire i compagni e la patria, era come se si fosse imboscato. Diventammo amici e lui mi aiutava ad imparare l'inglese. Ogni giorno era lo stesso lavoro ma nel frattempo imparai a che servivano i capannoni pieni di materiale per costruire gli spit fire. Infatti ad una ventina di metri dal posto di blocco si trovavano dei capannoni lunghi cento metri e larghi dieci con larghe porte scorrevoli laterali e nella parte finale del capannone due porte scorrevoli larghe quanto il capannone stesso, all'interno c'erano dei tecnici costruttori che costruivano gli spit fire, anche se in realtà montavano insieme i pezzi che venivano trasportati fin lì coi vagoni e poi sistemati nei vari scaffali. Erano addette al montaggio molte squadre di civili e avieri che cominciavano dal carrello, montato nel capannone di fronte al cancello, per finire alla carlinga e ai flap. Il capannone era diviso in settori, infatti dopo che la prima squadra terminava l'assemblaggio dei pezzi meccanici, poi interveniva la squadra che montava i motori, quindi gli elettricisti e gli armieri per le mitragliatrici. Alla fine del lavoro l'aereo si trovava spinto alla fine del capannone, da cui poteva uscire. Alla fine del montaggio, si riforniva di benzina l'aereo e mandato al collaudo, cioè un aviere indossava la tuta e il paracadute e collaudava subito il velivolo immettendosi direttamente sulla pista di decollo che era lunga circa 200 metri e veniva nascosta dagli alberi. Lo spit fire sembrava un giocattolino, aveva un'apertura di ali di sei metri e altrettanto lunga era la carlinga, il collaudatore metteva in moto, si portava ad alta quota e cominciava a compiere una serie di acrobazie e poi si dirigeva verso un punto stabilito su cui atterrare.

Intanto erano passati due mesi dall'ultima lettera a casa, un po' per il viaggio e un po' per gli spostamenti da un campo all'altro, io pensavo che magari dovevano prima assegnarci un'altra matricola prima o magari dovevano stampare le nuove cartoline. Ma inaspettatamente un giorno ci diedero carta e penna e io scrissi subito a casa per informare mia madre della mia nuova residenza. Intanto trascorsero i mesi di aprile e maggio, il clima era molto piacevole e nonostante il lavoro eravamo immersi nel verde e nella bellissima campagna inglese. I nostri cuochi si prodigavano per cucinare all'italiana facendo

la pasta con la razione di farina di grano che ci passavano. Si lavorava tutti i giorni tranne la domenica e ogni giorno attraversando in autobus la campagna per andare ai campi di lavoro o quando tornavamo alla fine della giornata di lavoro vedevamo sempre più americani accampati con artiglieria di ogni tipo e molti aerei bombardieri. Nella prima settimana di giugno 1944, mentre eravamo dentro le baracche sentimmo un forte rumore di aerei ed io e il mio amico levanzaro Pietro Campo uscimmo fuori e con grande sorpresa trovammo il cielo pieno di aerei bombardieri e alianti (aerei senza motore rimorchiati con un cavo lungo una cinquantina di metri) carichi di paracadutisti anglo-americani armati. Erano in formazione a quattro piani, la prima squadra a mille metri di altezza e gli altri più in alto ed erano centinaia, il cielo all'orizzonte era tutto coperto di aerei e volavano in direzione est. Più tardi venimmo a sapere dai giornali che avevano gli inglesi che il 6 giugno 1944 le forze armate anglo-americane erano sbarcate in Normandia, dopo avere bombardato a tappeto con aerei e navi da guerra e avendo poi occupato parte del territorio a terra fino alla città di Caen formando una testa di ponte. Intervenero in undici mila tra aerei bombardieri (flying fortress, fortezze volanti), caccia e alianti. Le perdite umane, da una parte e dall'altra furono molte. Nonostante tutto per noi la vita continuava uguale ogni giorno, quello che avevamo notato era nei giorni precedenti allo sbarco in Normandia molti camion pieni di truppe americane e carri armati trasportati su mezzi rotabili che procedevano verso est. Noi invece facevamo la high way, the king road, quella che dalla Manica, da Londra portava a Bristol, ad ovest dell'Inghilterra, strada larga venti metri a due corsie per automezzi che lateralmente aveva le corsie per i motociclisti, i ciclisti e i pedoni. Inaspettatamente una mattina di inizio luglio 1944 invece di andare a lavorare ci dissero di prendere i nostri sacchi perché dovevamo cambiare campo. Salimmo sugli autobus e ci portarono verso sud ovest, in un campo più grande in aperta campagna, sempre sistemato con baracche in lamiera e reticolati intorno e un grande campo di calcio con le reti. Fuori dal campo c'erano gli alloggi per gli ufficiali inglesi e l'infermeria. Ci sistemarono nelle brande a due piani con materassi e coperte. Nel campo c'era una vastissima zona col campo di calcio con le porte e le reti. Era un campo per le truppe americane che si preparavano a partire per la Normandia che poi recintarono e adibirono a campo di prigionia.

Pow camp 89

Easton Grey

Malmesbury (wilt)

Great Britain.

Venimmo a sapere in seguito che il campo in cui ci avevano portato prima era stato un errore, in quanto eravamo stati classificati come collaboratori e quindi impiegati nella costruzione di aerei da guerra, ma noi non avevamo firmato nessun documento e secondo la Convenzione di Ginevra i prigionieri potevano essere utilizzati solo nei lavori agricoli e secondari come le pulizie; quindi dopo essersi accorti dell'errore commesso il comando inglese ci trasferì di campo. Ci unimmo ad altri 200 prigionieri italiani che erano già lì. Vennero organizzate varie squadre di prigionieri da impiegare come aiutanti agricoli, da 10 a un solo uomo. La mattina quindi dopo la sveglia alle sei, come si usava in Inghilterra anche tra i civili lavoratori, e la colazione si usciva per andare nei campi alle sette. Uno di noi per ogni squadra con l'elenco in mano era incaricato di prendere dalla

cucina i viveri secchi da consumare sul posto di lavoro come pasto di mezzogiorno. Salivamo sugli autobus guidati da civili e sorvegliati dalle guardie armate e ci distribuivamo nelle farms (fattorie), dove il nostro lavoro consisteva nel pulire le stalle e sparpagliare la paglia sul pavimento. Alle 16 si tornava al campo.

L'autista man mano che procedeva lungo il percorso lasciava i prigionieri nelle farm e quando arrivava all'ultima squadra si fermava, aspettava che arrivassero le sedici e ripartiva riprendendo i prigionieri lungo il percorso opposto.

Andavamo anche con i civili nei boschi, loro tagliavano gli alberi con motoseghe a disco girevole che erano montati sui trattori e noi con le accette tagliavamo i rami degli alberi abbattuti che poi portavamo fuori dal bosco e bruciavamo. Infine, nei capannoni costruiti appositamente appena fuori dai boschi portavamo i tronchi ottenuti e con altre seghe a nastro con carrelli piani ne ricavamo quadrati di 4-6 metri e travi di 6-8 metri di lunghezza. La qualità del legno era molto alta, era polentino, migliore del pino. Un nostro compagno si tagliò tre dita con la sega una volta. Nel sottosuolo rimanevano le radici, allora noi scavavamo tutto intorno alle radici coi picconi, agganciavamo la radice ad una catena e poi i civili mettevano in moto i trattori a cui era legata la catena in modo da sradicare le radici rimaste che venivano poi bruciate. Infine poi venivano reimpiantati alberelli di polentino in modo da rimboschire tutta la zona. Era un lavoro programmato dal ministero dell'agricolture e foreste e durò molti mesi, con noi c'era anche un ingegnere inglese della forestale britannica che aveva la mappa della zona e segnava i punti dove sarebbero stati inseriti i nuovi alberelli.

Il lavoro era programmato per tutte le foreste che avevano più di trent'anni in modo da rigenerarle e utilizzare il legname ricavato, gli inglesi rispettavano molto il loro territorio. Un altro lavoro per noi consisteva nella raccolta del grano nei mesi giugno e luglio. Nell'Inghilterra meridionale i campi di grano erano molti e le pianure verdi in cui pascolavano le mucche infinite e bellissime. Il raccolto veniva fatto con le trebbiatrici a motore rotabili che nella parte anteriore avevano un rullo a telaio che ruotando falciava le spighe e man mano che andava avanti mieteva il grano incorporandolo. Poi dal lato sinistro cadeva un sacco col grano di 50-60 chili e dal lato destro la paglia. Noi caricavamo i sacchi su un carro rimorchio trainato da un trattore guidato da un civile che seguiva lentamente la trebbiatrice. Caricato il rimorchio scaricavamo il grano nei magazzini della farm. La paglia veniva raccolta con le forcine, caricata e portata pure alla farm e serviva come mangime per le mucche oppure veniva bruciata sul posto per ricavarne concime naturale. Altro lavoro ancora era pulire con le pale le canalizzazioni dei campi di grano, dei prati e dei boschi, infatti tutto il territorio britannico era canalizzato: ogni campo era lungo duecento metri, aveva forma rettangolare o quadrata e veniva diviso dai campi adiacenti con dei fossati profondi due metri e sui cui orli erano stati piantati degli alberelli selvaggi o dei noccioli in modo che il terreno ai lati del fossato non franasse. D'altra parte era facile che un po' di terriccio si depositasse nei fossati che tra loro erano tutti comunicanti e che raccoglievano le acque piovane confluendo nel Tamigi e allora noi dovevamo pulirli per migliorarne l'efficienza ed evitare che dopo piogge persistenti potessero verificarsi degli allagamenti. Con noi c'era sempre un boss, un civile inglese che ci assegnava un lavoro. Il pericolo di allagamenti non era in inverno perché nevicava ma in primavera con lo scioglimento della neve e in autunno con le piogge. Il boss teneva in una baracca

tutto il materiale che ci serviva per lavorare, mazze, picconi, pale, carriole, ci consegnava lunghi stivali di gomma e lunghe pale con manici in legno e noi ci calavamo nei fossati, liberavamo i canali quasi asciutti dal fango sistemandolo sulle sponde da cui era scivolato e durante le piogge scavavamo dei canali più profondi per far scorrere meglio l'acqua. Una volta mi capitò che durante una pausa per il pranzo, seduto vicino ad uno di questi canali, mi accorsi che un coniglietto era caduto nel fossato e si dibatteva per potersi salvare, allora io lasciai il mio pranzo e corsi verso il canale, afferrai il coniglietto spaventato e lo lasciai libero. Rischiai di cadere nel fossato perché era scivoloso per il fango, ma questo non mi fermò, sapevo nuotare, solamente avrei rischiato di prendere una polmonite perché mi sarei bagnato i vestiti e il campo per cambiarmi gli abiti era lontano da lì. Tuttavia non ci pensai due volte e questo episodio lo ricordo spesso anche perché mi colpì lo sguardo del coniglio, aveva gli occhi di un bambino, la stessa tenerezza. Pensavo che era come se avessi salvato un bambino. I conigli hanno gli occhi simili a quelli umani, il loro sguardo sembra umano.

Altro lavoro era la raccolta delle patate che facevamo con degli studenti e studentesse che facevano parte di un volontariato. Nei piatti inglesi non mancavano mai le patate che venivano servite o bollite o fritte con la margarina. Poi venivamo utilizzati in un lavoro per costruire delle tubazioni per l'acqua potabile. Ci portarono su una collina, nei pressi di Bristol, nella parte sud occidentale dell'Inghilterra, sulla cui cima, che aveva una vastissima pianura con pascoli e campi di grano, c'era una grande farm con molte stalle e mucche che pascolavano a valle della collina. Sul lato nord est c'era una profonda vallata dove altre mucche pascolavano placidamente. Al comando c'era un boss inglese che aveva approntato una baracca dove teneva l'attrezzatura da lavoro e che serviva a noi per ripararci durante la pioggia. Nella parte più ripida della collina una squadra di dieci uomini con pale e picconi scavava dei piccoli fossati profondi due metri, larghi 50/60 cm e lunghi 2 metri, come se fossero piccole trincee. La roccia era mescolata col terriccio quindi non era difficoltoso scavare. Trovavamo dell'acqua e a quel punto il lavoro veniva terminato dal boss che cominciava a sistemare, a partire dalla sorgente del fossato più alto, dei tubi di terracotta di 50 cm e con un diametro di 10 cm circa, guarniva la bocca con dell'argilla e collegava tra loro i tubi per tutti i fossati scavati che confluivano poi in un'unica condotta a valle della collina, a circa 100 metri da dove era lui, dove una pompa in acciaio meccanica senza motore elettrico, a forma di cassetta di 50 cm di lunghezza, con ad una estremità una tubazione zincata da un pollice che saliva fino alla farm, nell'abbeveratoio e nella cucina. I tubi li avevamo trasportati con moltissimi camion e man mano che andava avanti il boss ci chiedeva il tubo e l'argilla. La pompa aveva due pistoni con due valvole di entrata e di uscita acqua e con un bilanciere con due grosse sfere in acciaio di dieci cm di diametro alle estremità. Il boss inserì la tubazione in terracotta esattamente nel manicotto di acciaio della pompa e guarnì l'esterno con dell'argilla. La pompa iniziò a pompare l'acqua col bilanciere che andava su e giù aprendo e chiudendo la valvola di entrata dell'acqua per la pressione esercitata dalla differenza di livello. Quindi questa pressione apriva la valvola spingendo l'acqua su per la tubazione in acciaio e intanto il bilanciere nel suo movimento di discesa chiudeva la valvola di non ritorno e poi apriva quella di entrata. Funzionava sempre così, spingeva l'acqua su facendola salire attraverso la tubazione in acciaio fino ai tre rubinetti in bronzo della farm che erano di 27 millimetri

di diametro interno, un pollice, mentre la tubazione in terracotta, di 100 millimetri di diametro interno, pressata dalla sorgente sopravalle a sua volta pressava la pompa e il bilanciere attaccato ai due pistoni con valvole interne di aspirazione e mandata. Quando si chiudevano i rubinetti la pompa si fermava. Nel corpo della pompa c'era una valvolina con manometro che segnava la pressione. Se questa aumentava fino ad un certo limite di tolleranza, la valvolina poi automaticamente si apriva e sfogava l'acqua fuori dalla pompa evitando che la tubazione in terracotta scoppiasse. Quando finimmo il montaggio della tubazione andammo su per la collina nella farm che aveva bisogno di molta acqua per l'abbeveratoio del bestiame e per irrigare i campi che erano sia sulla collina che a valle. Nel cortile di fronte la stalla dove c'erano molte mucche c'era un abbeveratoio in muratura con un bel rubinetto nuovo da un pollice da cui usciva un bel flusso d'acqua. E nella cucina montammo un altro rubinetto. Portammo quindi l'acqua a quella famiglia di agricoltori che avevano anche grandi campi intorno. Questo lavoro durò parecchi mesi perché quando finimmo li iniziammo lo stesso lavoro in un'altra farm di grano, lavoravamo tutti i giorni tranne la domenica e i giorni festivi e lavorammo nella valle delle campagne di Oxford, Gloucester, Bath, Malmesbury, Sheffield, Lincister, Bristol e Chippenaim. Ovunque nelle campagne inglesi vi erano montate queste pompe che funzionavano senza elettricità in modo perpetuo e sulle strade adiacenti la valle si sentiva il rumore continuo della pompa col suo ticchettio, come quello che fa il fabbro che batte sull'incudine. Il 15 agosto 1944, domenica, data che non dimenticherò, non lavorai nemmeno: a Trapani era festa, ma in Inghilterra era soltanto domenica, e stavo facendomi la barba nella toilette guardandomi allo specchio sulla mensolina. Successe che per una distrazione urtai lo specchio che cadde a terra frantumandosi. La tradizione popolare trapanese vuole che questo sia di cattivo auspicio e rimasi perplesso dell'accaduto. In effetti qualcosa successe nel pomeriggio. Nel tempo libero, anche qui avevamo organizzato dei tornei di calcio e chi vinceva aveva in dono la coppa argentata e una sterlina a giocatore; infatti ognuno di noi, circa 500 tra tutte le baracche, aveva messo in gioco qualche penny e raggiungevamo 30 sterline che poi si dividevano per i componenti della squadra vincente e della seconda classificata, formate ciascuna da 11 giocatori e 4 riserve. Quel pomeriggio c'era in corso una partita di calcio tra la mia squadra e un'altra del mio stesso campo; durante una marcatura nel sollevarmi da terra per prendere un pallone molto alto caddi malamente per terra, facendo peso tutto sul piede sinistro e mi ruppi tibia e perone. Fui soccorso subito dai miei compagni e dal nostro capocampo che stava assistendo, il sergente maggiore dell'esercito italiano, De Feo, il quale mi disse: "Hai finito di saltare!". Bella consolazione, invece di farmi coraggio! Mentre in braccio mi portavano in infermeria mi ricordai di un sogno che avevo fatto tempo addietro. Sognai di trovarmi davanti il cancello della piccola cappella della Madonna di Trapani a Porta Galli e di cadere per terra e spezzarmi la gamba sinistra. Giuro sui miei cari defunti genitori che è la verità, la mia vita fu un continuo sognare ciò che avrei vissuto in futuro. Forse c'è davvero una mano divina che mi ha anticipato il mio futuro. Io credo in Dio ed alla sua esistenza. Con una camionetta mi portarono all'ospedale di Gloucester, il viaggio fu lungo così in ospedale mi misero in un lettino per essere operato l'indomani. L'ospedale, all'interno della città, era solo ortopedico, era grandissimo, era circondato da un recinto in muratura di duecento metri per lato, con i marciapiedi tutto intorno di 4 metri di larghez-

za ciascuno. All'interno decine di capannoni in muratura con mattonelle rosse. Fui ricoverato al padiglione F-ONE. Per il dolore passai la notte in bianco e in stato confusionario, mi tornavano alla mente tutte le sofferenze di Massaua e del sommergibile, rivissi tutto come se stesse accadendo tutto di nuovo. Alle 6 le infermiere accesero la luce e ci fu la sveglia, così potei dare un'occhiata in giro. Le due corsie di cui era formato il padiglione era pieno di lettini occupati da persone che avevano qualcosa di rotto, addirittura c'erano militari inglesi che durante lo sbarco in Normandia nel paracadutarsi si ferirono rompendosi una e a volte tutte e due le gambe. Alle 8 mi fecero indossare il pigiama e mi sistemarono su una lettiga. Quindi mi operarono in sala operatoria e mi ingessarono tutta la gamba sinistra. Mi riportarono sul mio lettino dove mi misero una camera d'aria sotto il sedere per stare più comodo, una ruota e un cuscino morbido su cui poggiare la gamba. Due volte al giorno, mattina e pomeriggio, passavano il medico e i suoi collaboratori e infermiere visitando tutti i ricoverati domandando come stavamo. Il tempo intanto passava ed io soffrivo in silenzio. Ogni giorno c'era qualcuno che veniva dimesso e qualcuno che entrava per essere operato. Ogni padiglione era denominato con una lettera e un numero, i padiglioni erano veramente tantissimi e tra di essi c'erano anche dei giardini. Un giorno arrivarono due militari inglesi paracadutisti che provenivano dal fronte di guerra francese, uno molto grave con le due gambe spezzate e uno con gambe, collo e schiena spezzati che furono subito operati. Il militare con le due gambe spezzate fu sistemato sul lettino vicino al mio e per la sofferenza per tutta la notte successiva ripeteva in continuazione "oh dear me" (oh povero me), mentre l'altro che fu ingessato tutto come una mummia fu trasportato fino alla fine del padiglione dove c'era una stanza solo per lui, veniva sorvegliato notte e giorno e imboccato come un bambino in quanto anche le braccia erano ingessate. Come servizio di assistenza c'erano molte nurses (infermiere) e la direttrice e ci servivano sempre con molta gentilezza. la mattina come cibo ci servivano del porridge, fior d'avena bollita con latte e zucchero, pane affettato con margarina e marmellata, uova in padella e frutta candita. Il cibo era troppo dolce per me e spesso rifiutavo, specie la frutta candita; allora c'era una nurse molto anziana, poteva essere mia madre, che si preoccupava perché non mangiavo e mi pregava: "please, taste it, eat it (per favore, assaggialo, mangialo)", magari le facevo pena perché ero l'unico italiano in mezzo a tanti inglesi, ma io ormai sopportavo la sofferenza e il disagio molto bene e così, per accontentarla, ogni tanto mangiavo per lei e la ringraziavo per le sue premure nei miei confronti. Il tempo passava e i ricoverati che erano lì cominciarono a chiedermi da dove venissi, quale era stato il mio ruolo e quale fosse il mio paese natio e lo stesso feci io con loro. Diventammo amici, sia con i militari sia con le infermiere ed erano più loro che cercavano me che non viceversa. C'era un signore, per esempio, che era reduce della prima guerra mondiale in Italia ed era prossimo ad essere dimesso, camminava senza più stampe; aveva con sé un grammofono con una grossa tromba di marca "La voce del padrone" e portava stampato un cane che ascoltava la musica. Ogni tanto, tutto giulivo, inseriva una puntina sul disco dando corda al grammofono e cantava "O sole mio" e altre vecchie canzoni napoletane ed era un gran divertimento ascoltarlo. Allora gli Usa, l'Inghilterra e la Francia combattevano al fianco dell'Italia e dopo la guerra prima di partire da Napoli per tornare a casa comprò il grammofono e molti dischi di musica napoletana e così sapendo che io ero italiano si fece portare in ospedale i dischi e dedicava a

me le canzoni. In italiano quasi perfetto mi disse che era un grande amatore di quella musica. Poi c'era un giovane inglese a cui piaceva conversare con me e mi chiamava per nome senza sbagliare ed in perfetto italiano. Io cercavo di imparare più in fretta possibile i vocaboli per potere parlare meglio l'inglese e una volta mentre parlavamo di astronomia, io e quel giovane, passò di lì la giovane dottoressa che cominciò a conversare con noi e mi spiegò cosa fosse the milky way, la via lattea. Domandavo come mai nella lingua inglese ci fossero così tanti termini latini e la dottoressa mi spiegò che avevano origine dall'antica Roma, ai tempi in cui l'Inghilterra era colonia romana. Intanto il tempo passava e la mia guarigione sembrava piuttosto lenta perché la frattura era esposta e doveva passare molto tempo prima che le estremità rotte si ricomponessero. Venne il Natale del 1944. In Inghilterra la festa era molto sentita e tutti si scambiavano gli auguri baciandosi tra uomini e donne e augurandosi "good Christmas". In ospedale la nurse baciava come tradizione voleva i ricoverati e il mio amico inglese le chiese di darne uno anche a me ("give a kiss to Mario" dai un bacio a Mario), ma lei rispose "no, he is too young", no, è troppo giovane, aveva ragione, avevo 25 anni ma dal mio viso sembravo molto più piccolo, almeno 15/16 anni, un po' a causa del caldo dei caloriferi che mi facevano il viso rosso e un po' perché la mia pelle si era fatta più sensibile e liscia stando a letto per tutto quel tempo.

Guardavo fuori dalla finestra e vidi che nevicava ormai da diversi giorni, la neve era quasi arrivata a coprire i davanzali delle finestre del pianterreno, ma noi non sentivamo freddo perché i muri erano doppi separati dal vuoto in modo da fare da isolante. Come mi disse il mio amico inglese erano ottant'anni che non nevicava così.

Intanto dal fronte di guerra francese arrivavano brutte notizie. Gli inglesi e gli americani, dopo avere occupato quasi tutta la Francia, erano accampati al confine con la Germania, nel nord della Francia, al freddo, immersi nella neve. Mentre festeggiavano il Natale a sorpresa Hitler mandò loro contro tutti gli aerei bombardieri e tutti i carri armati che gli erano rimasti costringendo gli alleati a ritirarsi con moltissime perdite di uomini e mezzi. I giornali titolarono quell'evento con "La codata di Hitler". Per le truppe alleate era davvero un gran brutto Natale. In seguito però le truppe alleate recuperarono terreno e occuparono altri territori.

Era un inverno freddissimo e benché i caloriferi fossero accesi passai la notte infredolito. La mattina, come sempre, alle sei la sveglia data con musica da camera trasmessa dalla radio inglese, quindi le nurse spostavano i lettini verso il centro della stanza per pulire i pavimenti e poi ci davano l'assistenza giornaliera, poi dopo la colazione, breakfast, come la chiamano gli inglesi, passava il primario assieme ai suoi collaboratori dottori ed infermieri e ci visitava uno per uno. I lettini erano molto alti e il dottore, primario di ortopedia, non aveva bisogno di piegarsi perché gli arrivavano al petto. Avvicinandosi ad ognuno di noi dava sempre il buongiorno: "good morning, how are you this morning?" (buongiorno, come stai stamattina?). Quando si avvicinò a me io risposi: "Last night I filled cold" (questa notte ho sentito freddo) e nemmeno il tempo di finire la frase che immediatamente andò a controllare il calorifero che stava vicino a me e lo trovò freddo così ordinò intanto una coperta in più per me e che fosse avvisato l'idraulico che arrivò poco dopo a riparare il calorifero. Dentro l'ospedale c'era una grande centrale elettrica a caldaia di emergenza che si metteva in funzione in caso di mancanza di corrente dalla

Regione e le caldaie tramite i termosifoni riscaldavano tutti gli ambienti di cui erano composti i padiglioni. C'era anche il reparto caldaie a vapore e i termosifoni erano uno per ogni lettino, ad ogni capezzale, oltre a quelli nelle varie sale dell'ospedale. Trascorsi altri tre mesi con la gamba ingessata finché mi cambiarono l'ingessatura con una struttura ad arco in ferro per poggiare il piede a terra con le stampelle, iniziare a camminare da solo e andare in bagno per radermi o per i bisogni corporali che fino ad allora facevo sul lettino, aiutato dalle nurses, con the bottle and the pan (la bottiglia e la padella). Le nurses erano molto gentili con me e mi trattavano come se fossi un inglese come loro. C'era una nurse che quando parlava sembrava che piangesse e il ragazzo inglese mio amico mi spiegò che la sua voce così delicata era dovuta al fatto che era triste perché aveva perso il fidanzato durante lo sbarco in Normandia e che per questo aveva voluto dedicare il suo volontariato ai feriti del fronte francese e germanico. Tutti gli ospedali dell'Inghilterra erano mobilitati per curare i molti feriti che ogni giorno arrivavano sia dai fronti sia da Londra assediata dai tedeschi che lanciavano razzi esplosivi, i V1. e V2. Dopo alcuni giorni dall'applicazione dell'arco in ferro all'ingessatura mi diedero un periodo di permesso, trascorso il quale avrei potuto togliere l'ingessatura. Il giorno dopo venne a prendermi un soldato dal mio campo di prigionia che mi conosceva con una camionetta e mi portò all'infermeria del campo coi medici gli stessi prigionieri, dove stetti ricoverato facendo le prime passeggiate. Nel viaggio da Glouchester al campo vedevo che c'era ancora la neve; passammo per la città di Bath e ci fermammo in un tempio romano. Entrammo per un ampio atrio colonnato di 8 metri rettangolare con portici tutto intorno di 40 metri di lunghezza e 20 di larghezza, il centro era scoperto e c'era una grande piscina d'acqua profonda due metri di 20 metri di lunghezza e 8 di larghezza tutta in pietra e con le scalinate che portavano in acqua da qualsiasi lato, era una meraviglia. Dal lato opposto all'entrata c'erano delle sale grandi quanto il tempio. Anticamente quel luogo fu abitato da romani che usavano la piscina per fare il bagno e forse il nome della città deriva da questo perché Bath in inglese vuol dire bagno. Quindi mi portò al campo e all'infermeria. Ogni tanto veniva il cappellano militare ufficiale italiano che veniva a darci conforto raccontandoci cose allegre e anche episodi della sua vita, era un uomo robusto, sulla sessantina che prima della guerra in Abissinia fu inviato come missionario in quelle terre lontane (Somalia inglese e francese) dove imparò l'arabo, il francese, l'inglese e i dialetti della zona e poi rimase come cappellano delle truppe di occupazione e passò 32 anni tra le terre somale ed eritree. Per l'età avanzata il comando inglese voleva rimpatriarlo con la Croce Rossa Internazionale ma si rifiutò dicendo che sarebbe rimasto con noi fino al nostro rilascio. Era sempre vestito con la tradizionale tunica nera ed era sempre in giro per i vari capannoni sia dentro che fuori i reticolati perché era autorizzato dal comando inglese. Intanto era l'aprile del 1945, la gamba era stata ingessata 3 volte a distanza di tre mesi e l'ultima volta era stato a marzo; era trascorso il periodo di permesso dall'ospedale e dovevo tornare per togliere l'ingessatura, quindi la stessa camionetta con lo stesso soldato inglese venne a prendermi il giorno stabilito per andare a Glouchester. Nel viaggio il panorama era cambiato, si vedeva che stava per arrivare la primavera, era tutto rigoglioso e verde, uno spettacolo bellissimo. Il soldato volle farmi visitare lo stabilimento di birra a Stroud, mi aveva preso in simpatia, voleva risollevarmi di morale perché vedeva che avevo la faccia triste, mi considerava suo amico in fondo. In ospedale mi ricoveraro-

no nello stesso padiglione F1 e mi misero su un lettino più basso nella corsia dritta e trovai il mio amico inglese anche lui di ritorno per togliere l'ingessatura. Nel pomeriggio passò il primario e nel salutarmi mi domandò come stavo: "good afternoon, how are you? Tomorrow morning we take off the plaster of your broken leg" ( buon pomeriggio, come sta? Domattina togliamo l'ingessatura della sua gamba rotta). Io capivo tutto in quanto nel campo di prigionia di Oxford c'era un prigioniero marsalese che aveva una piccola grammatica italiano-inglese che io copiai tutta su dei quaderni che acquistai. Infatti io gli avevo chiesto di regalarmela, dato che non la usava, o di vendermela ma lui si rifiutò e così gli domandai di farmela almeno copiare e con molta pazienza nel tempo libero studiavo. Infatti copiare era più istruttivo che stare sui libri a studiare, imparai molti verbi regolari e irregolari, le regole grammaticali, le forme del verbo dovere:

to be to (I am to): devo farlo, è necessario

to have to (I have to): devo farlo, di malavoglia

to be forced to: devo, sono forzato a

to be obliged to: devo, sono obbligato a

duty (dovere: I make my duty: faccio il mio dovere)

to be compel to: devo, sono costretto a.

E poi imparai ad usare anche la forma al gerundio dei verbi che si faceva con gli avverbi dei verbi. Il giorno dopo, dopo il breakfast, venne a chiamarmi una nurse che mi fece sedere su una sedia a rotelle e mi condusse lungo un corridoio dove c'era una grande infermeria con nurses, onderlies (infermieri) e doctors (dottori) che medicavano e toglievano le ingessature ai ricoverati. Seduto nella stessa sedia a rotelle cominciarono a togliermi l'ingessatura adoperando una forbice e cominciando dalla parte alta della coscia. Sentivo molto dolore perché l'ingessatura era talmente stretta alla coscia che la forbice infilandosi pressava sulla carne e io stringevo i denti sopportando quanto mi fu possibile, ma il dolore era troppo forte e allora mi scesero delle lacrime. Finalmente la mia gamba fu riportata all'aria aperta ma io continuavo a piangere dal dolore e dalla sofferenza nel vedere la mia gamba immobile, rigida e piegata come se ci fosse stato ancora il gesso. E poi era molto smagrita perché i nove mesi di ingessatura avevano asciugato i muscoli. Quello che vedevo era un pezzo di legno sottilissimo e inutile. Non sapevo che avrei sentito così tanto dolore in quanto le due volte precedenti mi era stato tolto il gesso sotto anestesia, cosa che invece non fecero questa volta. Era stato necessario operarmi così tante volte perché la gamba si saldava storta. La nurse mi riportò su un lettino dove a poco a poco mi tranquillizzai, ma i dubbi erano tanti, avevo paura che sarei rimasto storpio e poi avrei dovuto camminare ancora con le stampelle senza più poggiare il piede per terra. Qualche giorno dopo fu la domenica di Pasqua e nel pomeriggio vennero molti visitatori che portarono ai ricoverati cioccolata, giornali, sigarette e riviste varie. Alcuni di loro non avevano neanche parenti o amici tra le persone ricoverate ma era buona usanza degli inglesi venire a dare conforto a chi ne aveva bisogno, come anche portare i fiori al cimitero per chi non ne aveva sulle tombe, venne anche un prete protestante che regalò ad ognuno di noi un uovo. Qualche giorno dopo, dopo la colazione una nurse mi accompagnò facendomi camminare con le stampelle fino ad un altro padiglione, attraversammo il lungo corridoio che portava all'infermeria e agli spogliatoi e agli alloggi e poi anche il giardino alberato che separava il mio padiglione da quello in cui mi stavo diri-

gendo. Nel corridoio di questo secondo padiglione mi fermò un giovane che camminava aiutandosi con un bastone tutto rigido e a passi piccoli e lenti. "I don't know you", gli dissi, non ti conosco. "I'm the man with all my body plastered" (sono l'uomo con tutto il mio corpo ingessato). Era l'uomo che era stato completamente ingessato e di cui avevo visto solo gli occhi. Era curioso pensare che io non lo avessi riconosciuto ma lui invece sì, quando lo trasportarono disteso e tutto ingessato su una lettiga rotabile si vedeva solo metà del viso e mentre lo portavano attraversando il centro del padiglione tra le due corsie dei lettini fino ad arrivare alla sua stanza non poteva parlare ma osservava tutti e tutto. "I'm very glad of you and I find you in a good health" (sono lieto di conoscerti e ti trovo in buona salute), gli dissi. Era tutto rigido, anche lui era stato ingessato per nove mesi. Anche lui stava per andare nella stessa palestra. Lì trovai anche il mio amico inglese con altre dieci persone e un professore di ginnastica. Infatti dovevamo ginnastica per rieducare gli arti che per tanto tempo erano rimasti inutilizzati perdendo la muscolatura. Al paracadutista che era stato tutto ingessato venne dato un girello ruotabile fissato all'altezza delle ascelle con cui si esercitava come se avesse avuto le stampelle in quanto riusciva a muovere bene solo le braccia. A tutti gli altri disse: "Put on parade in front of me, sit down on the carpet"- mettetevi in fila di fronte a me e sedetevi per terra. Sulla moquette ci comandava "left leg straight and bend", stendere e piegare la gamba sinistra, "right leg straight and bend", lo stesso per la gamba destra. Dopo molte ripetizioni ci disse "stand by", attenti all'in piedi, e "breath in-out", respirare-soffiare. Ci esercitava mettendo in movimento i polmoni nel modo corretto. Ogni mattina, per molto tempo, facemmo questi esercizi ma la mia gamba non aveva miglioramenti, non riuscivo ancora a piegarla. Poi quando la mia gamba cominciò a muoversi cominciammo con un altro esercizio, con un mattarello sotto il piede facevamo piccoli movimenti in avanti e indietro, facendo pressione sul pavimento. Trascorse il mese di aprile e arrivò maggio. Il giardino era in fiore e meraviglioso grazie anche alla cura con cui gli inglesi si occupavano del giardinaggio. Finalmente dopo giorni di esercizio cominciai a camminare senza stampelle e bastone, muovendomi sulle mie gambe. Una mattina, era la fine della prima settimana di maggio 1945, stavo uscendo dal bagno e appena in mezzo alle due corsie dei lettini mi venne incontro il mio amico inglese: "Mario, war is over!". Io non capii bene la frase, non capivo cosa significasse over nella frase, perché avevo studiato che over significava sopra oppure troppo. "What does it mean "is over"?" (che significa is over?). "Mario, war finished!" (Mario la guerra è finita!). Allora capii, la guerra era finita. Era l'8 maggio 1945. Era una frase idiomatica, che aveva cioè letteralmente un significato e idiomaticamente un altro, la lingua inglese utilizza spesso frasi del genere, per questo non capivo. "The allied troops and russian troops linked in Berlin, Germany surrendered and war is over. It remains only to fight Japan that is too far from England and Europe" (le truppe alleate e russe si sono incontrati a Berlino, la Germania si è arresa e la guerra è finita. resta da combattere solo il Giappone che è troppo lontana dall'Inghilterra e dall'Europa). Dopo alcune settimane che avevo rieducato la mia gamba sinistra mi misero in uscita definitiva. Venne a prendermi il solito soldato sulla solita camionetta ma non mi portò al campo 89 ma in un nuovo campo, con mia grande sorpresa, che però non aveva reticolati intorno, era un castello con due cancelli in ferro battuto, da uno si entrava e attraverso una strada asfaltata che girava dietro al castello si arrivava all'altro cancel-

lo distante una trentina di metri dall'altro da cui si usciva. Il giardino era fiorito e gli alberi enormi e robusti. Non ne avevo mai visti di così mastodontici, il diametro doveva essere di un metro, alberi non secolari ma millenari. Nel lato sinistro del castello, sotto i grandi rami degli alberi, c'era un capannone in lamiera col tetto rotondo e nel lato destro c'erano un capannone e una baracca in legno per la ricreazione. Il soldato inglese che era venuto a prendermi mi presentò al capocampo inglese e a quello italiano che era De Feo, il quale mi accompagnò nel capannone di sinistra e mi assegnò il mio posto per dormire. Appena entrato vidi che la disposizione era la stessa del precedente campo con le brande a due piani sistemate in due file. Il mio letto in alto nel secondo gruppo di brande a destra e lì trovai il materasso piegato in due, il cuscino, la coperta e il mio zaino con gli indumenti in dotazione. "Questo è il tuo posto e sei a riposo per 40 giorni per la convalescenza e non potrai lavorare", mi disse De Feo. Tutti gli altri miei compagni erano a lavorare e domandai il motivo del trasferimento. Mi rispose che eravamo lì perché il campo in cui eravamo serviva per i tedeschi fatti prigionieri durante le guerre di Germania, che ci avevano divisi in molti hostel (lì eravamo in 60) e che eravamo come liberi in quanto le domeniche e i giorni festivi avevamo il permesso di uscire dalle 10 alle 22 ma che se avessimo portato ritardo saremmo stati puniti con la prigione e la negazione per parecchie settimane della libera uscita.

Il castello (hostel) era alto una ventina di metri ed aveva una forma quadrata, venti metri per lato, con due entrate, l'una opposta all'altra. Nei piani superiori alloggiavano il capocampo inglese, un sergente, un uomo alto, snello, due giovani soldati suoi subalterni e il nostro capocampo De Feo. Al pianterreno c'era la mensa con lunghi tavoli e banchi in legno. Anche il pavimento era in legno e al lato opposto della sala c'era un salotto con la stufa in marmo, per il momento spenta, a fianco stava la cucina. In ogni sala ricreazione c'erano una radio e un pianoforte. Il giardino era lungo 100 metri e largo 50, tutto recintato con muri alti 3 metri. Ma i muri così alti non erano per noi. L'intera struttura serviva ad ospitare le truppe americane durante la guerra e dopo lo sbarco in Normandia rimasero vuote e quindi adibite ad ospitare i prigionieri. Il castello era appena fuori dal piccolo villaggio di Nibley, nella provincia di Gloucester, un villaggio di poche centinaia di abitanti, zona agricola con campi di patate, grano e prati per il pascolo. Accanto al nostro castello c'era anche una farm che aveva anche una stalla per le mucche e a poca distanza anche una scuola elementare a tempo pieno, un edificio in muratura col solo pianterreno e costruito in mezzo a verde della campagna per dare spazio ai bambini e ai ragazzi nel loro tempo di ricreazione. Intanto io dovevo stare fermo senza poter lavorare per altri 40 giorni ed in effetti quando toccavo la parte lesa ancora mi doleva molto. Rimanendo inoperoso al campo stavo in compagnia dei miei compagni cuochi e di coloro che erano addetti alle pulizie, tra quanti stavano al campo c'era il giovane segretario di De Feo che sapeva suonare l'organo e il pianoforte e conosceva la musica. Tutti i giorni suonava sia l'organo che il pianoforte che erano nella baracca di ricreazione e spesso eseguiva l'Ave Maria. Un giorno gli chiesi di insegnarmi la musica e allora lui, ben disponibile, mi scrisse su un foglio di carta un pentagramma con la chiave di violino e una serie di note da solfeggiare in quattro quarti. Era un giovane soldato di fanteria che prima della guerra si occupava della messa della chiesa del suo paese e ne scriveva le musiche da suonare con l'organo e suonava perfino le campane della sua parrocchia. Trascorsi i miei 40

giorni studiando gli spartiti e la lingua inglese che esercitavo ascoltando la radio. Passato il periodo di convalescenza ero ansioso di potere tornare a lavorare ma non fui autorizzato, probabilmente perché il comando inglese aveva ricevuto istruzioni dai medici dell'ospedale in cui fui ricoverato, così mi misero ai lavori sedentari, cioè al mantenimento del campo pulito, in particolare della baracca dormitorio, doccia e bagno. Ogni mattina dopo che i miei compagni uscivano io procedevo alle pulizie del campo e delle brande controllando che queste fossero in ordine coi materassi piegati in due, le coperte ben piegate e poggiate accanto al materasso e le scarpe di ricambio sistemate sulla rete coi taccetti verso l'alto in modo che il sergente inglese ogni giorno potesse controllarne lo stato di usura. Poi passava il sergente inglese che controllava pulizie e scarpe, se le avesse trovate logore le avrebbe mandate a sostituire. Gli inglesi erano molto precisi in questo e le scarpe e gli indumenti da lavoro logori venivano immediatamente mandati al quartermaster e sostituiti. Accettai questo lavoro con grande umiltà: questa era la vita militare, si doveva fare tutto quello che era necessario. Collegata internamente c'era una baracca dove si trovavano le docce, il bagno e la lavanderia per lavare a mano, c'era anche una caldaia a carbon fossile e una corda per stendere i panni che in inverno si asciugavano col calore che emanava la caldaia. La caldaia serviva per l'acqua calda per le docce e il carbone veniva da una baracca poco distante che conteneva lo stesso carbone, circa due tonnellate, forse di più, da utilizzare anche per la cucina. A mantenere tutto in ordine e la caldaia sempre accesa eravamo in due, io e un ragazzo parmigiano, Maraffi, con cui mi trovavo bene, avevamo lo stesso modo di pensare e non si litigava per come dividere il lavoro; anche lui era esente dal lavoro esterno in quanto aveva subito un infortunio al ginocchio su cui teneva una fascia elastica perchè l'aveva molto gonfio. Nel tempo libero mi dedicavo allo studio della lingua inglese esercitandolo ad ascoltare la radio nella baracca per la ricreazione, ma all'inizio non capivo nemmeno una parola perchè i cronisti parlavano senza pause, come se stessero pronunciando una sola parola, ma dopo un po' di tempo cominciai a capire. Una sera la BBC di Londra trasmise un discorso del capo del governo, Mister Churchill: "Last night Mister Churchill has made a speech, he said: If we had lost the war in England, we will have carry the war from Canada" (la scorsa notte Mister Churchill ha fatto un discorso, ha detto: Se avessimo perso la guerra in Inghilterra l'avremmo portata fino in Canada). Quindi Churchill puntualizzò che non voleva arrendersi nel caso in cui i tedeschi dopo avere occupato la Francia e le Ardenne fossero sbarcati in Inghilterra, ma Hitler rinunciò ad attaccarla aprendo la guerra verso la Russia che si rivelò la sua fine. Nelle Ardenne, tra la Francia e l'Inghilterra erano pronte due divisioni, quarantamila uomini inglesi equipaggiati delle più moderne armi e i tedeschi erano ben corazzati con grossi panzer; gli inglesi furono costretti a ritirarsi in Inghilterra via mare e a disimpegnarsi dal duro combattimento. Via mare gli inglesi erano ben protetti dalla home fleet (flotta di casa: la casalinga flotta navale britannica in difesa dell'Inghilterra dotata di molte grandi navi da battaglia) e Hitler decise di risparmiare le forze per la guerra via terra in Russia per occupare il territorio ricco di giacimenti di acciaio, carbon fossile e petrolio greggio da utilizzare in seguito contro l'Inghilterra e in questo modo si evitò una sanguinosa battaglia tra due armate di titani che avrebbe visto la perdita di moltissime vite umane da ambedue le parti. Quella degli inglesi fu una ritirata strategica, non una disfatta e lo stesso fu per i tedeschi. Quando gli inglesi erano

accampati nelle Ardenne (1940) quella guerra venne detta "lampo" per la veloce invasione e conquista della Francia delle forze armate tedesche; anche l'Italia vi partecipò entrando in Francia dal confine con le Alpi lungo la Liguria e il Piemonte.

Intanto anche mio fratello Francesco era prigioniero in Inghilterra ed io continuavo la mia corrispondenza con mia madre alla quale comunicai il mio nuovo indirizzo:

marinaio: 263609 P.O.W.

Cassisa Mario

Hostel Nibley House

Nibley

(Gloucester - England).

Una mattina mentre mi trovavo nei pressi del cancello di entrata, nel giardino, con mia grande sorpresa vidi arrivare proprio mio fratello su una bicicletta da passeggio. Ci abbracciammo e bacciammo e parlammo a lungo di tante cose. Mio fratello mi pensava sempre e cercava in tutti i modi di trovarmi per potermi vedere: nei primi giorni di giugno del 1940 mentre lui era imbarcato come marinaio sulla motonave mercantile italiano "Arabia" della società di navigazione Lloyd triestina si trovò a scaricare merci a Massaua e chiese il permesso al suo comandante di venirmi a salutare alla caserma sommergibili; poi il 13 giugno 1940 dopo tre giorni di guerra essendo lui richiamato alle armi ad Assab ed io trovandomi ad Assab in rada chiese nuovamente il permesso al comandante per potermi raggiungere con una motobarca militare a bordo del mio Ferraris in rada ma non gli fu possibile raggiungermi perché c'era in corso l'allarme aereo e il comandante volle firmato un documento dove non si rendeva responsabile nel caso in cui gli fosse successo qualcosa. E quella volta, in Inghilterra, percorse 32 chilometri per potermi venire a trovare e altrettanti ne fece per tornare. Aveva avuto il permesso dal comandante inglese del suo campo che si trovava vicino la città di Wroughton, nella contea di Wilts al confine con la contea di Gloucester e fu in effetti una visita breve perché doveva ritornare al campo in tempo. Nel mio tempo libero continuavo a studiare l'inglese e a solfeggiare gli spartiti ma il mio desiderio più grande era quello di mettere le mani sulla tastiera del pianoforte e suonare. Era più forte di me, la musica mi piaceva fin da bambino quando prendevo lezioni di elementare dal maestro Di Giorgio che aveva a casa un pianoforte e mi affascinava sentirlo suonare. Cominciai a prendere confidenza con la tastiera e a modo mio, non certo da pianista, cominciai a suonare. Il mio amico, il mio maestro di musica, possedeva tanti spartiti, tango, mazurca, valzer, la serenata di Schubert, quella di Silvestri e la famosa mazurca di Emilio Vacca e io le suonai; eseguii il tango delle rose in chiave di violino in re maggiore di due quarti in due tempi, poi il tango "illusione" e un tango inglese "yours". Ma per diventare pianista occorrevano lunghi anni di studio e non pochi mesi. Chi non ama la musica non ha anima, secondo me la musica è la voce universale della natura e dell'umanità; nelle sue note vi sono il temporale, il tuono, il rumore del mare e delle onde che si frangono sulle scogliere, il fruscio delle foglie sugli alberi, l'ululare del vento, il ruggito del leone, il nitrito del cavallo, l'urlo del lupo, il cinguettio degli uccelli, il grido del gabbiano, lo stridere della cicale e il gracidiare della ranocchia e poi c'è la voce del pianto di un bambino, la voce dell'uomo e della donna tradotte in note musicali che non hanno fine, sugli spartiti se ne possono scrivere un'infinità componendo opere, sinfonie, serenate, musica da camera, tanghi, valzer,

mazurche, polke e tanto altro ancora con 4/4 a 4 tempi, 3/4 a 3 tempi, 2/4 a due tempi e segue 1/4: 1/8 semicroma, 1/16 biscroma, 1/32 semibiscroma, 1/64 e 1/128 fusilla che non si usa mai. Della mazurca di Emilio Vacca mi ricordo che ha chiave di violino da tre quarti a tre tempi, e quasi tutta è un susseguirsi di gruppi di tre semicrome di 16 note ciascuna che formano 48 note che solo il violino può eseguire con tre battute legate consecutivamente e solo i violinisti più bravi riescono ad eseguirla correttamente. Mi ricordo che in musica ci sono tante regole, per esempio iniziando a suonare in do va in cadenza in fa e in uscita in si e in disonanza melodica in mi e in la e mi ricordo anche che questa regola salta da quattro note a quattro note e vale iniziando da qualsiasi nota. Il resto del mese di maggio e parte di giugno trascorsero con giornate bellissime piene di sole e senza nuvole né vento e io mi godevo il clima primaverile nella bellissima campagna lussureggiante inglese. Terminata la convalescenza, potevo uscire dal campo le domeniche e i giorni festivi. Non si rimaneva nel villaggio di Nibley perché c'era poco da visitare, il villaggio era formato da una ventina di case per le famiglie degli agricoltori, perciò si andava in un altro poco distante, Dursly, a cinque chilometri dal nostro hostel e per raggiungerlo dovevamo attraversarne un altro ancora, anche questo molto piccolo e abitato da poca gente. Le case avevano tutte dei giardini tutto intorno che avevano anche delle sepolture con lapidi su cui erano incisi i nomi dei defunti. La campagna inglese era formata da tanti piccoli villaggi come quello a circa due chilometri di distanza l'uno dall'altro, tutti abitati da gente che si dedicava ai raccolti e al bestiame e Dursley si trovava proprio al centro di un gruppo di villaggi ed era il più grande. C'erano infatti negozi, botteghe, ristoranti, officine e due cinema teatro, uno antico al centro del villaggio e uno nuovo costruito fuori dal villaggio su un prato verde e si chiamava Royal. Noi tutti volevamo andare sempre al cinema, davano due spettacoli, uno dalle 18 alle 20 e l'altro dalle 20 alle 22, l'ora del nostro rientro perciò era impossibile assistere all'ultimo spettacolo. Questo nuovo cinema era sempre molto affollato, ci andavano sia i prigionieri che i cittadini inglesi provenienti dai villaggi vicini, tant'è che una volta rimasi senza biglietto: ero col mio compagno Ciaramita, un ragazzo di Paceco e chiesi alla bigliettaia: "Two stall, please" (due poltrone, per favore), ma lei mi rispose: "Sorry, hall is full up, come back next performance at twenty" (spiacente, la sala è piena, tornate al prossimo spettacolo alle venti); in Inghilterra infatti nei cinema e nei teatri era proibito per legge rimanere in piedi e se non si aveva il biglietto e quindi il posto a sedere e non si poteva entrare ad assistere allo spettacolo. Quella volta non potemmo andare al cinema perché non potevamo aspettare lo spettacolo delle venti perché sarebbe terminato alle 22 e quello era l'orario di rientro, ma non saremmo mai potuti arrivare in tempo perché Dursley era a cinque chilometri dal campo; decidemmo allora di andare a passeggiare lungo la via principale del villaggio. Camminando ero molto curioso di sentire parlare la gente, per esercitare il mio inglese. Vidi due donne che si incontrarono e una disse all'altra: "Any way I go any way I see you" (ovunque vado ti vedo). Secondo me dopo avere studiato sui libri una lingua straniera è importante andare a visitare il luogo di origine di quella lingua per impararne la pronuncia ascoltando la radio, la gente, i discorsi tra gente che si conosce, la televisione o anche il cinema. Infine decidemmo di rientrare camminando sempre a piedi in modo da favorire il recupero della muscolatura della mia gamba sinistra. Alle 23 c'era ancora un po' di luce: i mesi da maggio a luglio infatti ci sono le giornate più lun-

ghe nel nord Europa tant'è che al polo nord in quel periodo il sole non tramonta mai e illumina continuamente la calotta polare. Tutti noi quindi andavamo a dormire molto tardi la sera. Intanto io continuavo il mio lavoro di pulizie al campo e nel tempo libero mi dedicavo all'inglese e alla musica esercitandomi al pianoforte, ma sempre da principiante. Avevo anche una grande opportunità, quella di leggere il giornale. Infatti, quando lavoravo fuori il boss a cui ci assegnavano dopo avere letto le notizie ce lo regalava, ma da quando mi infortunai non potei più leggerlo, così un giorno chiesi al mio amico di Molfetta Cipriani con cui pranzavo insieme allo stesso tavolo, di portarmi la sera quando rientrava il giornale e così quasi ogni giorno potevo leggere il Daily Mirror (Specchio giornaliero) che si occupava di politica e delle vite mondane dei reali inglesi. Venni a sapere che a Yalta, in Russia nel Mar Nero, si incontrarono i tre grandi alleati: il primo ministro inglese Churchill, il primo ministro russo Stalin e il presidente americano Roosevelt, i quali decisero di togliere a fine guerra le colonie d'oltremare all'Italia, Etiopia, Eritrea, Somalia e Libia. Ogni giorno in prima pagina c'erano le fotografie delle principesse Elisabeth, attuale regina Elisabetta, e Margaret, allora molto giovani, dei luoghi che visitavano per tutta Londra ma nello stesso tempo era un modo per fare vedere la moda. Pian piano mi appassionai alle vicende dei reali e ogni giorno aspettavo il giornale che Cipriani mi portava per poter sapere cosa dicevano e dove andavano. Ero tanto ansioso di leggere e vedere le nuove fotografie che Cipriani cominciò a raccontare che mi ero innamorato della principessa Elisabeth, ma la mia era solo ammirazione e curiosità verso i reali inglesi, non era certo un innamoramento, forse una piccola infatuazione. Probabilmente gli venne in mente questa storia perché vedeva che ero preso dalle loro vicende e questo d'altra parte mi serviva per imparare ancora meglio la lingua inglese. I giorni trascorrevano sempre uguali, solo la domenica uscivo dal campo alle 10 del mattino, come permetteva il regolamento, e facevo lunghe passeggiate per rieducare e rinforzare la mia gamba sinistra che ancora era più debole della destra. Nelle vicinanze del nostro campo c'era la strada nazionale e una piccola strada trasversale in terra battuta non asfaltata che tagliava in due un campo adibito a far pascolare le mucche e sul quale si trovava un antico cimitero romano di circa 100 metri per 50 metri circondato da basse mura in pietra in rovina e al loro interno tante tombe con lapidi in marmo con scritte latine. Si accedeva dalla strada in terra battuta e l'ingresso non aveva cancello, solo due pilastri in marmo alti 4 metri e larghi tre sormontati da un pilastro orizzontale; vi si poteva entrare liberamente e dentro la vegetazione era molto fitta con erbe, fiori e molti alberi. Anche se intorno al cimitero pascolavano le mucche tutto era ben tenuto come se gli abitanti del luogo avessero voluto salvaguardare la storia di quel luogo ricordando quello che fu il grande impero romano. Curato con grande rispetto forse dagli abitanti agricoli del piccolo villaggio di Nibley che non lo hanno profanato per utilizzarlo come prato da pascolo per le mucche che invece pascolavano al di fuori del recinto in pietra. Furono gli stessi abitanti della zona a condurmi fino lì, attraverso quella strada in terra battuta che loro chiamavano "the roman road", lunga tanto quanto la strada nazionale e larga cinque metri circa. Probabilmente quella strada proveniva dalla Manica, ripercorrendo la stessa strada che gli antichi romani costruirono e probabilmente per non deturpare quel patrimonio storico gli inglesi ebbero la sensibilità di costruire a distanza la loro strada asfaltata e conservare quella in terra battuta a testimonianza del passaggio dei romani. In pra-

tica l'ingegneria civile inglese copiò in un certo senso il genio romano. I romani infatti costruirono molte strade nei paesi occupati e anche in Italia: l'Aurelia, per esempio, è la strada voluta da Marco Aurelio che da Roma porta fino in Francia costeggiando il lato occidentale dell'Italia. Le domeniche mi dedicavo alle lunghe passeggiate fra i boschi e la lussureggiante campagna inglese fino al parco nazionale appartenente al comune di Dursley che ogni week end (fine settimana) si riempiva di giovani coppie e famiglie. Il solo diversivo di noi prigionieri di guerra ormai era il cinema in cui si pagava pochi scellini ricavati dalla paga che ogni settimana percepivamo dal comando inglese. Una volta mi trovavo seduto al vecchio cinema al centro di Dursley aspettando che iniziasse il film; c'era ancora la luce accesa e ad un tratto sentii da sotto la poltrona due piedi che circondavano i miei e tentavano di portarli indietro; pensavo si trattasse di qualche ragazzino in vena di scherzi e nel voltarmi con mia grande sorpresa vidi una donna sui trent'anni col marito il quale forse sospettava che io importunassi la moglie e le domandò chi fossi. "Who is he?" (chi è lui?) E lei rispose: "I don't know him, I have never seen him before now" (non lo conosco, non l'ho mai visto prima d'ora). Probabilmente l'aveva incuriosita il mio aspetto: gli italiani seduti davanti erano tutti bruni e scuri e io invece spiccavo coi miei capelli biondi ma portavo la divisa da prigioniero italiano col rombo rosso sul giubbotto perciò pensai volesse vedermi in faccia per la curiosità. Nonostante tutto pensai che i dialoghi fra moglie e marito servivano ad esercitare il mio inglese. D'altra parte il cinema era una buona palestra per imparare la lingua. Un'altra frase che mi ricordo era quella pronunciata dall'interprete principale del film: "When I realized the life, I understand I wasted my youngness (quando compresi la vita capii di avere sciupato la mia giovinezza)". Mi viene da pensare che il cinema era il nostro unico sollievo in quanto stavamo sciupando la nostra giovinezza, come disse quell'attore, in quanto da oltre cinque anni eravamo nei campi di prigionia. Mentre si proiettava la pellicola ad una famiglia furono regalate delle uova, mi ricordo ciò che disse l'anziana donna che le ricevette: "I don't believe to my eyes, are there still chickens in the world?" (non credo ai miei occhi, ci sono ancora galline nel mondo?). La donna era stupita del fatto che si trovassero generi alimentari così rari durante la guerra, perché tutto, escluso il pane, era razionato. Un'altra volta mi capitò di ascoltare una frase pronunciata da un giovane al mio fianco: si trattava di una famiglia che pranzava ma ad uno degli invitati nel tagliare la carne che era molto dura scivolò una fetta di carne dal piatto e cadde per terra così il cane che avevano con sé la annusò ma non la mangiò. Allora il giovane esclamò: "Neither dog wants it" (neanche il cane la vuole mangiare). Frase che mi servì per capire la pronuncia di neither: infatti nella mia grammatica che avevo copiato da un mio compagno la pronuncia era indicata diversamente, "naida", invece io avevo sentito "nidra". Intanto il tempo passava, solo le passeggiate e il cinema alleviavano la mia ansia di tornare a casa. Ormai la guerra era finita ma nessuno ci informava sul nostro rimpatrio, non vedevamo più neanche la Commissione della Croce Rossa che quando eravamo prigionieri in India si premurò di farci tornare in Europa. Come al solito la domenica si andava al cinema e sul ciglio della strada ci aspettava curioso sempre un gruppo di ragazze, ragazzi e bambini. Una ragazza una volta mi salutò per prima: "Hello my dear nice prisoner" (salve mio caro bel prigioniero), ma io non ci facevo caso, non volevo attaccare discorso con lei perché non volevo ingannarla. Molti miei compagni invece "avevano la ragazza" nel periodo di

libera uscita dal campo; il mio amico Cipriani addirittura dopo il rimpatrio in Italia preparò i documenti e ritornò in Inghilterra dove si sposò con la ragazza che aveva conosciuto durante la permanenza lì. Per un lungo periodo siamo rimasti in contatto scrivendoci (Giovanni Cipriani, 13, Leviston road, Bourne Brimscombe, Straud, Gloucester, England), ma poi lui emigrò in America del nord con la moglie e non ebbi più notizie. Una domenica stavo andando al cinema e per strada mi assalì una burrasca e mi riparai sotto un albero perché non c'erano case nei dintorni, accanto a me c'era un'anziana donna che passata la burrasca mi disse: "It's raining or it's the tree?" (piove o è l'albero che gocciola?), l'albero gocciolava e sembrava piovesse ancora. Un'altra volta accadde che stavo tornando al campo da solo, a circa 4 chilometri dal campo, camminavo lungo la strada nazionale in controsenso rispetto al senso di marcia dei pedoni (io camminavo a sinistra mentre i pedoni devono camminare a destra) e alle mie spalle sentii passare una macchina a velocità sostenuta; poi la vettura si fermò ad una ventina di metri da me e una mano fuori dallo sportello mi indicò di avvicinarmi. Era una ragazza sui 25 anni: "Will you a lift?" (vorresti un passaggio?), le risposi: "Yes, please I will" (sì, per favore); anche se in inglese lift ha un altro significato (alzare, come verbo, e ascensore, come sostantivo) capii subito che mi stava chiedendo se volessi un passaggio. Nella lingua inglese please si usa spessissimo in tutte le conversazioni in famiglia e tra la gente; la mia risposta "Yes, I will" risponde ad una regola del linguaggio del perfetto inglese: alla domanda col verbo will o con un altro verbo si risponde replicando con lo stesso verbo utilizzato nella domanda. Mi fece accomodare al suo fianco nei sedili posteriori mentre nei sedili anteriori stavano l'autista, un aviante, e un uomo maturo borghese, il maggiordomo della famiglia della ragazza. Era infatti la figlia del generale della R.A.F. (royal air force). Nella lingua inglese "please" si usa moltissimo nei dialoghi. La vettura riprese la sua corsa verso Nibley. "Italy has lost war, would you like Italy raised again?" (l'Italia ha perso la guerra, vorresti che l'Italia risorgesse nuovamente?), mi domandò. "Yes, I wuold" (sì, lo vorrei), feci io. Lei mi disse: "In the first world war Italy was allied with England, in the second world war Italy fought against England, she was allied with Germany" (nella prima Guerra mondiale l'Italia era alleata con l'Inghilterra, nella seconda Guerra mondiale l'Italia combattè contro l'Inghilterra alleata alla Germania). "It's not my fault, faults are by governments" (non è colpa mia, è colpa dei governi), le risposi. "You are right" (hai ragione), mi fece. La vettura arrivò al crocevia di Nibley e scendendo dalla macchina la ringraziai dicendole: "Thank you very much, good bye" (grazie tante, addio). Allo stesso modo anche lei mi rispose "good bye". In Inghilterra imparai che good bye si usa per salutare una persona quando si sa che non ci sarà più occasione di rincontrarla, un addio. Io accettai l'offerta della ragazza perché sebbene io stessi camminando per esercitare la mia gamba mi sembrava scortese rifiutare il passaggio. Appena scesi dalla vettura il poliziotto inglese che presidiava il villaggio mi venne dietro e mi seguì senza che me ne accorgessi e arrivati al cancello dell'hostel mi chiese:

- How have you came here by raf car? (come hai fatto a venire qui con l'auto della raf - forze reali aeree britanniche?)

- Nothing! While I was strolling on the national raod they gave me a lift. All here. (Niente! Mentre camminavo sulla strada nazionale mi hanno dato un passaggio. Tutto qui.)

- Excuse me of my curiosity but it's my duty to control all the people of Nibley (scusami per la mia curiosità ma è mio dovere controllare tutta la gente di Nibley), detto questo se ne andò.

CAMPO DI CONCENTRAMENTO  
PRIGIONIERI DI GUERRA No.: 29 DATA 27-6-46

Cara mamma.

Con la presente ti informo che  
sto bene di salute. Ho ricevuto la  
tua cara lettera in data 14-6-46.  
La quale mi son molto contenta.  
Cara mamma, qui c'è la voce in  
zio, che parte la prossima  
settimana, ti parte per l'Italia.  
In tutti i modi non scrivere più.  
Saluti cari insieme a Cino.  
Bene affetto figlio  
Mario

\* W/L 5393/5220 9000w 2/45 5 K & 5 L ind

Tutti questi fatti accaddero durante il periodo in cui rimasi nell'hostel di Nibley dal 1945 ai primi giorni di luglio 1946. Un giorno, era agosto 1945, lessi sul Daily mirror la notizia che un aereo americano di lunga crociera aveva lanciato una bomba atomica sulla città di Hiroshima, in Giappone, distruggendola e causando migliaia di morti. In seguito il Giappone si arrese e fu firmato l'armistizio che segnò la fine della seconda guerra mondiale. Più tardi lessi anche che la legislatura presieduta dal grande primo ministro Wiston Churchill era terminata e che si apriva una nuova campagna elettorale che vedeva contrapposti i conservatori, guidati ancora da Churchill, e i laburisti, guidati da Mister Bevan e Mister Attle. Fu una campagna elettorale degna dei grandi politici britannici: i laburisti non parlavano male di Churchill, anzi ne elogiavano le qualità di primo ministro durante la guerra considerandolo un grande condottiero ma ora la ricostruzione dell'Inghilterra doveva essere affidata ai lavoratori. Il Daily mirror puntualizzava il fatto che Mister Bevan era uno che aveva fatto la gavetta, aveva lavorato nelle miniere di carbon fossile ed aveva una grande esperienza ma che aveva bisogno del sostegno dei lavoratori. La campagna elettorale veniva fatto per le vie con automobili con altoparlanti, facendo discorsi nei villaggi e nelle città e anche andando di porta in porta in cui i politici parlavano direttamente con la gente. Era veramente una perfetta democrazia, i politici dei diversi partiti non si offendevano tra di loro con grande senso di civiltà a dimostrazione della memoria storica di oltre 500 anni di democrazia e monarchia mantenuto nel tempo dal popolo britannico sia nel commonwealth che nelle colonie d'oltremare (overseas). I

laburisti vinsero le elezioni e Churchill fu sconfitto ma fece grandi complimenti ai due vincitori. Tutto il contrario di quanto accade in Italia dove i politici si prendono a pugni e si offendono, prima delle elezioni che vadano a fare esperienza politica alla Camera di Comuni e dei Pari in Inghilterra. Verso la fine dell'aprile 1945 nel Daily mirror venne diffusa la fotografia dell'uccisione di Mussolini e della sua amante Claretta Petacci, entrambi con i piedi legati e sospesi con la testa in giù in un rifornimento di benzina in piazza Loreto a Milano. Quando il nostro sergente capo vide quella foto rimase stupito e ripeté diverse volte: "No good, no good. He had to be processed not killed, italians are barbaries" (non va bene, doveva essere processato, non ucciso. Gli italiani sono dei barbari). Naturalmente alludeva a coloro che avevano materialmente commesso il fatto, non a tutto il popolo italiano, e cioè ai fuoriusciti fascisti che venivano dalla Russia ed altri paesi che avevano formato un Comitato per la liberazione dell'Italia dal fascismo che oltre a Mussolini avevano ucciso senza pietà altri 2800 fascisti in piazza Loreto che era piena di cadaveri stesi per terra. Una volta proclamata la Repubblica i partigiani divennero deputati, senatori, qualcuno anche presidente e l'Italia rischiò di diventare comunista bolscevica. Il segretario di Mussolini, Achille Storace, segretario del partito nazionale fascista, andò in piazza Loreto a vedere Mussolini e, riconosciuto dai partigiani, venne fucilato senza pietà; si aggiunse così un altro fascista fucilato ai 2800 ragazzi della Repubblica di Salò di Mussolini. Terminò quindi l'era del fascismo che durò dal 28 ottobre 1922 all'aprile 1945 ma la sua storia rimase immortale nel tempo. Anche noi pochi presenti eravamo di questa opinione: quella triste fotografia mostrava al mondo intero un gravissimo atto di barbarie, ma gli esecutori ne risponderanno davanti al tribunale di Dio. Trascorse la primavera e l'estate con calde giornate di sole venne l'autunno e poi l'inverno del 1945 con le sue neviccate e il mio lavoro da ausiliare per mantenere calda e pulita la baracca dormitorio aumentò, servendomi delle grosse stufe a carbone fossile che serviva per alimentare la caldaia e per l'acqua calda alla lavanderia e alle docce. Il carbone veniva preso da un grande cumulo nella piazzetta vicino la baracca. La vita trascorreva monotona, il tempo non passava mai, eravamo come condannati a vita. Passarono inosservati il Natale del 1945 e il Capodanno del 1946, eravamo ormai entrati nel quinto anno di prigionia. Se non nevicava o pioveva la domenica andavamo al cinema e solo questo alleviava le nostre giornate perché ormai eravamo prigionieri senza speranza di ritornare a casa. Entrò la primavera, passarono aprile, maggio, giugno e le belle giornate cominciarono a farsi rivedere con splendidi cieli azzurri e senza nuvole. Noi eravamo privilegiati perché il nostro hostel che era nella zona meridionale dell'Inghilterra godeva di alte pressioni che portavano continuamente bel tempo. Poi una sera dei primi di luglio 1946 il nostro sergente capo inglese, dopo avere fatto la solita conta ci comunicò che la mattina seguente non saremmo andati a lavorare ma che ci avrebbero spostato nel vecchio campo 89 e che avremmo dovuto sistemare quindi i nostri zaini per la partenza. La mattina seguente, infatti, dopo la colazione col tè al latte ci portarono al campo 89 con gli autobus coi quali ci portavano a lavorare ma non ci fecero entrare perché il campo era occupato dai prigionieri tedeschi. Il quartermaster magazzino inglese ci inquadrò davanti al magazzino e ci disse che tra non molto saremmo stati rimpatriati e che perciò, essendo nel periodo estivo, dovevamo riconsegnare il vestiario invernale, cappotto e due divise di lana, la divisa estiva da lavoro e quella di libera uscita, le maglie e i pullover di lana, una camicia e un

paio di scarpe. Rimanemmo solo con ciò che avevamo indosso, la divisa estiva con la camicia, indumenti intimi, calze e scarpe. Ci rimase il solo grande sacco vuoto che conteneva solo una maglietta, un paio di calze, una mutanda, attrezzi per la barba e una asciugamani di cotone e quel grande sacco vuoto mi dava un senso di inutilità. Pensai che potevano anche tenerlo il sacco dato che non serviva più a nulla, dentro non c'era più nulla. Mi domandai perché mai ritirarono la nostra roba usata, questo mi rammaricò moltissimo, non per il vestiario in sé ma per ciò che significava, era come se il comando inglese ci avesse considerato delle persone inutili. Invece noi tutti prigionieri lavorammo faticosamente nelle campagne inglesi sostituendoci ai militari impegnati in guerra contribuendo alla crescita dell'agricoltura britannica, noi aiutavamo il lavoro che spettava al Ministero dell'agricoltura e foreste perciò fummo uomini utili. Togliendoci i vestiti usati mi sentii offeso soprattutto perché avevo grande stima degli inglesi, mi sentii talmente umiliato che pensai che tutto il rispetto che ci avevano mostrato altro non fosse se non ipocrisia. Persi con quel gesto tutta la fiducia che avevo nel popolo inglese, ma col tempo imparai a superare il rancore pensando che le umiliazioni servono a rinforzare l'animo debole di un uomo non a distruggerlo, nonostante l'offesa fu grande, tanto grande che coloro che non ne hanno mai subita una simile non possono comprendere.

Una nullità, ecco come mi sentii. Il cuore come si fosse fermato, le labbra strette e la gola e la bocca che non vogliono parlare, la mente e la memoria si fermarono come se avessero urtato contro qualcosa che non vidi. Ma la verità è che l'uomo comune è destinato a subire sempre umiliazioni, rimproveri, accuse inesistenti, sopportando tutto per continuare a vivere con gli altri più potenti, per la propria sopravvivenza e per il bisogno di denaro che è l'unico strumento per vivere in questo mondo pieno di ingiustizie sociali.

Terminata la consegna degli indumenti usati ci fecero salire sugli autobus, noi credevamo ci portassero subito al porto per imbarcarci finalmente ma invece fummo portati in un campo di concentramento di smistamento per prigionieri italiani in attesa di rimpatrio. Era tutto recintato e c'erano moltissime baracche in lamiera, ci trovammo un altro centinaio di prigionieri e c'era una gran confusione, eravamo forse più di un migliaio. Sembrava che il rimpatrio fosse imminente invece passarono giorni a girare nel campo come bestie feroci in ansia per il loro destino. Il campo era attrezzato con le docce, dormitori, mense e tutto faceva pensare ad altra prigionia non ad un rimpatrio. E ricordai il campo 43 di Bury, quando arrivammo in Inghilterra il 19 marzo 1944, il giorno di San Giuseppe, ed ora era luglio 1946, 28 lunghi mesi trascorsi. Di nuovo la stessa confusione di allora, più di un migliaio di giovani in attesa di sapere cosa ne sarebbe stato di loro, era un'angoscia continua, l'ansia aumentava e anelavo la libertà, non vedevo l'ora di lasciare quei reticolati che non pungevano la carne, ma il nostro animo e il nostro cuore. La guerra era finita da un anno ormai ma noi eravamo ancora in Inghilterra come prigionieri. Forse con il nostro lavoro nei campi inglesi riscattammo il nostro debito di guerra ma Roma ancora non dichiarava la nostra presenza in Italia per il rimpatrio. Benchè vinti, eravamo ancora una forza viva per l'Italia, migliaia di giovani nel pieno delle forze ansiosi di ricominciare nonostante sei anni della nostra giovinezza andò perduta nei campi di prigionia. Vinti ma mai domi, come diceva un vecchio proverbio di guerra. Trascorse un'altra settimana che sembrava un secolo, anelando la libertà. E come vollero Dio e la

Madonna di Trapani, venne il giorno della partenza. Ci fecero l'appello e ci inquadrarono per cinque con i nostri pochi averi nei nostri zaini. Uscimmo dal campo alla periferia di Wroughton, nella contea di Wilts, la stessa di Nibley, e ci liberammo per sempre dai reticolati. Ci portarono alla stazione ferroviaria della città e salimmo su un treno speciale che ci portò fino alla stazione di Southempton, nel sud dell'Inghilterra da cui a piedi raggiungemmo il porto dove ci aspettava un transatlantico inglese per trasporto truppe. Ci imbarcammo e lo stesso giorno partimmo con rotta sud-sud ovest (in base alla posizione del sole) su un mare calmissimo. Dopo due giorni doppiammo Capo Finistierre e Capo San Vincent ad occidente della penisola iberica e dopo un altro giorno Capo Europa a Gibilterra costeggiando la Spagna e lasciando Capo Gatta. Dopo altri due giorni di navigazione giungemmo a Napoli. Il transatlantico si ormeggiò al molo di fronte il centro storico della città e scendemmo dallo scalandrone ordinatamente. Una banda musicale ci aspettava e ci accolse con "Dove sta Zazà" e non con l'inno nazionale e questo mi deluse tantissimo perché ci consideravano uomini sconfitti, gente senza anima e senza cuore, offesero i nostri sentimenti patriottici ed umani. Sì, siamo stati sconfitti ma non vinti. Un soldato italiano o tedesco contro quindici nemici, soli contro il resto del mondo, francesi, inglesi, americani, australiani, senegalesi, greci, polacchi, irlandesi, sud africani, indiani, new zelandesi, somali, della Sierra Leone, tutti contro di noi. Dopo la grandissima battaglia di Monte Cassino, con la sua caduta e della linea gotica, i tedeschi si ritirarono verso il nord lasciando tutte le città italiane ritirandosi in Germania per non essere accerchiati e presi prigionieri. Prendendo potere i partigiani italiani che si trovavano in quelle città si proclamarono liberatori d'Italia. I loro capi comunisti fuoriusciti venuti dall'estero, Francia e Russia, erano antifascisti e il 28 aprile 1945 uccisero Mussolini e la sua amante Claretta Petracchi legando loro le gambe e facendo penzolare a testa in giù in Piazza Loreto a Milano. Un atto incivile che il popolo italiano e di tutto il mondo non condivise perché per la legge dovevano essere processati come criminali di guerra da un Tribunale Internazionale come sono stati processati i capi tedeschi a Norimberga, in Germania. Ma questo non avvenne per la troppa premura di costoro che venuti dall'estero subito presero il potere facendo un referendum per scegliere tra monarchia o repubblica e vinsero col 51 per cento dei voti. Proclamarono la Repubblica Italiana, senza aspettare il ritorno di circa tre milioni di italiani residenti in Africa orientale, Etiopia, Somalia, Eritrea, Libia e i prigionieri di guerra in mano agli anglo-americani. Sicuri voti alla monarchia sconfitta per pochi voti. Si parlò per molto tempo di referendum truffa. Quando tornai dall'Inghilterra in Italia a Napoli dalla prigionia di guerra alla fine del mese di luglio del 1946 trovai già la repubblica proclamata. Sbarcando nel porto di Napoli ci accolsero con la banda musicale che suonava "Dove sta Zazà", anziché l'inno nazionale. Sono rimasto molto deluso dal trattamento avuto al nostro rientro in patria dopo 7 anni passati tra guerra e prigionia. Ci consideravano uomini sconfitti. Abbiamo vinto molte battaglie e solo l'ultima fu persa per l'esuberante forza militare degli alleati anglo-americani, nostri nemici di allora. Capimmo allora che non eravamo i benvenuti da parte di quanti erano tornati in patria dopo essere stati confinati fuori e che costituirono il Comitato antifascista. I fuoriusciti il 28 aprile 1945 uccisero Mussolini e la sua amante e le fotografie di quell'uccisione girarono sui giornali di tutto il mondo degradando il popolo italiano come se fosse barbaro e assassino; avevano infatti diritto ad esse-

re processati per crimini di guerra come fu per i capi criminali tedeschi di Norimberga. E a completare e chiudere la storia del fascismo i partigiani catturarono e uccisero 2800 fascisti della Repubblica di Salò fucilandoli senza pietà. Venne promosso un referendum per decidere tra monarchia e repubblica e con scrutinio falso e irregolare vinse col 51 per cento dei voti chi sosteneva la repubblica che fu subito fondata. I partigiani si divisero i ministeri diventando senatori, deputati e presidenti della repubblica, come il grande Sandro Pertini, Togliatti e Nenni.

La memoria storica non deve essere cancellata da bugie e terribili menzogne. Questa è la verità sulla repubblica italiana e lo dico perché la libertà di pensiero e di stampa è garantita dalla Costituzione. Chi scrive la verità non è antitaliano, ma un purosangue italiano. Non sono fascista ma un monarchico da quando il 19 marzo 1940 prestai giuramento al re Vittorio Emanuele III a Maridopo di Taranto insieme a 4000 marinai e chi rinnega il giuramento non è un traditore ma un uomo senza carattere e senza coscienza e sensibilità umana. Sbarcammo a Napoli nel luglio del 1946 e il 2 giugno la Repubblica era stata fondata senza aspettare il ritorno di 1500000 prigionieri italiani, perché sarebbero stati voti sicuri alla monarchia che avrebbero fatto vincere il partito che sosteneva il re e per questo le elezioni vennero falsate. Il 4 novembre che segnava la Festa per l'unità d'Italia venne cancellata dai calendari italiani e da giorno festivo divenne un giorno come tanti altri e in rosso andò il 2 giugno, dimenticando gli oltre 600 mila morti e i 1500000 fra feriti e mutilati che combatterono nella prima guerra mondiale 1915-18, uomini provenienti da tutte le regioni d'Italia. Festivo divenne il 25 aprile, giorno che segnava la liberazione dell'Italia dal fascismo da parte degli alleati.

Il re Vittorio Emanuele III e la regina Elena di Montenegro furono mandati in esilio a Il Cairo, in Egitto e per il trasporto fu scelto dai fedelissimi del re l'incrociatore Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi costruito nei cantieri navali Odero Terni Orlando di La Spezia, varato nel 1938. Aveva un dislocamento di 11 mila tonnellate e un equipaggio di 640 persone tra comandante, ufficiali, sottufficiali e marinai. Il 9 maggio 1946 il re firmò l'atto di abdicazione in favore del figlio Umberto II che il 5 giugno del 1944 era stato nominato luogotenente del Regno d'Italia. "Il pomeriggio dello stesso giorno l'incrociatore che trasportava la famiglia reale scortata dal cacciatorpediniere Granatiere lasciava l'ormeggio al molo San Vincenzo per dirigersi verso Capo Posillipo dando fondo alle ancore di fronte Villa Maria Pia, residenza di Casa Savoia. Vennero imbarcati inoltre 53 colli che costituivano i bagagli del re e della regina e alle ore 18 il comandante Roncallo riunì l'equipaggio per illustrare la missione che stava per compiersi. Prima, alle ore 15 a Villa Pia, Vittorio Emanuele nel suo studio privato cominciò a scrivere l'atto di abdicazione alla presenza dei due aiutanti da campo, il Generale Puntoni e il Colonnello Buzzaccarini, e del notaio Angrisani che provvide alla registrazione dell'atto e all'invio dello stesso al Presidente del Consiglio dei ministri. Uscito dallo studio, l'ex sovrano raggiunse gli altri familiari che erano riuniti nel salone. Ad attenderlo, oltre la regina Elena e il figlio Umberto, il Conte e la Contessa di Bergolo coi figli, i figli della defunta principessa Mafalda, figlia del re, il ministro della Regia Marina, l'Ammiraglio De Courten e l'Ammiraglio Stone, capo della Commissione Alleata di controllo per la pace per la fine della guerra. Vittorio Emanuele, nella commozone generale, ebbe per tutti parole sem-

plici ed affettuose. Poco prima delle ore 19 abbracciati i familiari e, con particolare tenerezza, i nipotini, si diresse insieme alla regina e alla sua dama di compagnia, la Contessa Iaccarino, verso il motoscafo che li trasportò a bordo dell'incrociatore Duca degli Abruzzi, ormeggiato a breve distanza dalla Rotonda di via Caracciolo gremita di folla. A salutarlo c'era anche Gennaro Pergamo, vecchio pescatore di Posillipo, che negli ultimi tempi gli era stato assiduo compagno di pesca. Ultimate le operazioni di imbarco delle personalità, l'incrociatore prese il largo con destinazione Alessandria d'Egitto. Erano le 19,30. dopo 46 anni di regno, Vittorio Emanuele che aveva assunto il nome di Conte di Pollenzo lasciava definitivamente l'Italia. La navigazione fu tranquilla.

Il paese attraversava un momento difficile nell'opera di costruzione, la vita pubblica era in fermento per l'imminente referendum. A bordo si temeva che il sentimento repubblicano di parte dell'equipaggio potesse dar luogo a qualche dimostrazione ostile verso l'ex sovrano. Invece non successe proprio nulla, la vita a bordo si svolse normalmente secondo la consuetudine scandita dai servizi di guardia e dalle altre attività collaterali. Il comportamento dell'equipaggio fu irreprensibile sotto ogni aspetto umano. Le personalità imbarcate coinvolgevano particolarmente il comandante. Vittorio Emanuele quando usciva dal suo alloggio veniva sempre accompagnato dal comandante con il quale consumava anche i pasti. I tempi non consentivano pranzi regali, tuttavia Vittorio Emanuele dimostrò di gradire sempre la semplicità della cucina di bordo. Di carattere chiuso e riservato, egli non parlava molto, solo qualche volta rivolse a qualche marinaio domande di carattere generale o relative alla famiglia. Anche il più semplice marinaio percepiva il momento storico che stava vivendo e il dramma umano legato ad un avvenimento come l'esilio, il peso che gravava sull'animo dell'ex sovrano per ciò che era accaduto in Italia negli ultimi vent'anni del suo regno. In particolare con l'ultima guerra erano stati in gioco non solo la sua corona, ma anche la sorte della nazione. Tutti rispettavano la sua solitudine. All'arrivo ad Alessandria d'Egitto dopo aver salutato il comandante, gli ufficiale e l'equipaggio schierati in coperta, Vittorio Emanuele sbarcando dalla nave lasciava per sempre l'ultimo lembo della patria. Erano le 9,45 del 12 maggio 1946.

L'accoglienza di re Farouk, che aveva offerto spontaneamente ospitalità a Casa Savoia non appena conosciuta la volontà del re di abdicare, fu molto cordiale e amichevole. Il 2 giugno successivo si svolse il referendum. Gli italiani andarono a votare per scegliere la monarchia o la repubblica e per eleggere l'assemblea costituente che avrebbe scritto la nuova Costituzione. Per la prima volta votarono le donne.

Ma torniamo all'incrociatore Duca degli Abruzzi. Lasciata Alessandria d'Egitto aveva fatto scalo a Port Said per imbarcare un gruppo di reduci dalla prigionia trasportandoli a Napoli e sbarcando nel porto li accolsero con la banda musicale che suonava "Dove sta Zazà", mentre loro preferivano l'inno nazionale. Ultimata la missione l'incrociatore Duca degli Abruzzi riprese il solito posto d'ormeggio al molo San Vincenzo. Conosciute le prime notizie del referendum, la famiglia del nuovo re si preparò a lasciare l'Italia per il Portogallo, mentre Umberto II volle rimanere sino alla proclamazione ufficiale della Repubblica. Allora non c'erano computers, non c'era televisione. Per alcuni giorni ci fu molta confusione mentre si procedeva al conteggio dei voti con un'alternanza di notizie che creavano disorientamento e preoccupazione nel Paese. Il 5 giugno 1946, il Presidente del Consiglio richiese al ministro della marina di mettere a disposizione della famiglia

reale un incrociatore per il suo trasferimento a Lisbona in Portogallo. Toccò ancora all'incrociatore Duca degli Abruzzi. Il mattino del 6 giugno lasciò Napoli con a bordo la famiglia di Umberto II accompagnata da alcune personalità del seguito: i duchi di Ancona e Genova, la dama di compagnia contessa Spalletta. Per Maria Josè e figli, a bordo, non ci fu motivo di alcuna preoccupazione. L'ex regina sembrava, a volte, estranea alle vicende di Casa Savoia in quanto riusciva a nascondere nel volto e nel comportamento ogni sentimento che doveva pur opprimerla. Passeggiava spesso in coperta con il comandante, seguiva con molto interesse i comunicati Ansa esprimendo talvolta le sue preoccupazioni per la piega che avrebbero potuto prendere gli avvenimenti in Italia. I principini, sorvegliati da una governante e da un ufficiale appositamente incaricato, si interessavano a tutti i particolari della vita di bordo, giocavano spesso con i due cagnolini Pizzo e Lola e accettavano molto volentieri la compagnia del personale che organizzava per loro giochi e intrattenimenti. Il mare era calmo, il tempo bello, gran parte della giornata la passavano in coperta. All'ora del tramonto assistevano con la mamma e il seguito all'ammaina bandiera e alla recita della preghiera del marinaio. La cerimonia, sempre commovente, assumeva in queste circostanze un significato tutto particolare, specialmente l'ultima sera prima di arrivare a Lisbona. Alle ore 14.05 del 9 giugno, all'altezza della baia Cascais, un lungo corteo di imbarcazioni di ogni tipo incontrò l'incrociatore Duca degli Abruzzi scortato dal cacciatorpediniere Granatiere e fece ala alle due unità che risalivano lentamente il fiume Tago. Alle ore 15.20 esse diedero fondo alle ancore davanti all'Arsenale della Marina. Salirono sull'Abruzzi il capo del cerimoniale del ministero degli esteri portoghese accompagnato dall'ambasciatore italiano a Lisbona con la consorte. Maria Josè lasciò per prima la nave accompagnata dai quattro figli e dal seguito. A terra gli angusti ospiti vennero ricevuti dall'Ammiraglio Oliviera Pinto, dall'ambasciatore del Belgio e altre personalità dell'ambasciata italiana e dal ministero degli esteri portoghese. Dopo un breve scambio di saluti, la famiglia reale rivolse un ultimo commosso saluto alla bella nave che l'aveva trasportata a Lisbona, partì in macchina verso la sistemazione prescelta a Cascais. Il 13 giugno Umberto II, conosciuto l'esito definitivo del referendum, partì in aereo per raggiungere la famiglia. Non accettò e rifiutò le sollecitazioni di coloro che avrebbero voluto che impugnasse il risultato della consultazione popolare. L'Italia aveva già troppo sofferto ed egli non volle creare alcun motivo di divisione e lotte fratricide fra gli italiani. Arrivato in Portogallo, iniziò per lui un periodo di inesorabile oblio, di esilio e di silenzio che durò fino alla morte. L'Abruzzi, che nei tre giorni di permanenza a Lisbona aveva ricevuto dai portoghesi accoglienza e manifestazioni particolarmente cordiali ed affettuose, il 12 giugno aveva lasciato la città alle 14.20 per raggiungere Napoli il giorno 16 giugno alle ore 17 dopo una sosta a Gibilterra per rifornirsi di combustibile. A Napoli, all'ormeggio al molo San Vincenzo, l'equipaggio riprese la solita vita di preparazione di un prossimo viaggio a Port Said in Egitto a trasportare altri prigionieri di guerra italiani a Napoli. Con tanti ricordi accumulati nelle due storiche missioni che accompagnarono la fine della monarchia italiana." (Dai ricordi del comandante dell'incrociatore Duca degli Abruzzi, Ammiraglio Francesco Roncallo.)

Ricordo che nella storia dei Savoia nel 1848 avvenne l'esilio di Carlo Alberto che non accettò le condizioni fatte dal generale austriaco Radesky Von Radetz; dando un pugno

sul tavolo delle trattative disse: "Preferisco la via dell'esilio e non quella del disonore", quindi andò in esilio in Portogallo, a Oporto, a nord di Lisbona. Con Casa Savoia esiliata forzatamente in Egitto e Portogallo si chiuse il più grande libro della Storia del Regno d'Italia, cancellando la vera storia d'Italia della sua nascita, con la discendenza di Casa Savoia da Filiberto I, da Carlo Alberto a Vittorio Emanuele II e III, che iniziò nel 1700 con Nizza e Savoia e poi con la Corsica a formare il piccolo Regno di Piemonte e Sardegna. Seguirono le guerre d'indipendenza, le battaglie di Solferino e San Martino, di Montana ed altre da loro condotte e vinte con l'aiuto anche dei patrioti italiani che combatterono nelle cinque giornate di Milano. Venne il tempo delle società segrete e la Carboneria con i patrioti Giuseppe Mazzini e il Conte Benso di Cavour. Vi fu l'unità d'Italia con l'intrepida spedizione dallo scoglio di Quarto in Liguria di Giuseppe Garibaldi e Nino Bixio e 1000 garibaldini con due velieri bastimento a vela che sbarcarono a Marsala in Sicilia l'11 maggio 1860. con la battaglia di Calatafimi i garibaldini sconfissero l'esercito borbonico e continuarono l'avanzata verso il nord occupando l'Italia meridionale con pochi uomini armati e un seguito di volontari siciliani, calabresi, campani e liberando il sud dai Borboni. Sul ponte Teano, in Campania, Garibaldi incontrò il re Vittorio Emanuele II che dal Piemonte scese verso sud con il suo esercito e divenne il primo re d'Italia. Infine Vittorio Emanuele III unificò il paese con la conquista vittoriosa di Vittorio Veneto e la riuscita della battaglia finale nella guerra del 1915-1918 con la Gloriosa III Armata del Duca d'Aosta. Storie cancellate e dimenticate dai repubblicani che nella loro propaganda elettorale dicevano che si doveva creare la Repubblica perché l'appannaggio di Casa Savoia era troppo costoso e si doveva eliminare la monarchia. E così avvenne. Finì così la storia della secolare monarchia d'Italia. I repubblicani nella loro propaganda elettorale dicevano che la monarchia doveva essere abolita perché l'appannaggio di Casa Savoia era troppo costoso. Però i costi per mantenere i politici repubblicani sono astronomici, con troppi ministeri e migliaia di uomini di governo, sottogoverno, regioni, comuni e province. Un vero esercito di politici super pagati col denaro pubblico, ma loro dicevano che il costo di appannaggio di Casa Savoia era esagerato, anche se i membri della famiglia erano la regina Elena e Vittorio Emanuele III con i figli Umberto II, Jolanda e Mafalda, i nipotini e i generi. In tutto meno di venti persone. Con la monarchia non c'erano i governi regionali, ogni capoluogo di provincia aveva il suo podestà che rappresentava il sindaco e il prefetto di oggi governava tutta la provincia e il denaro pubblico che prima serviva per costruire scuole, ospedali, acquedotti, porti turistici, centri culturali, per doppiare linee ferrate ed autostrade, eliminare i passaggi a livello come in Inghilterra, per ristrutturare i monumenti storici, in decadenza, ora sono spesi solo per mantenere la nuova classe politica in attività e quando dopo due legislature non verrà rieletto andrà in pensione percependo al mese 5 milioni delle vecchie lire. L'Italia si vesti da Babbo Natale e da Befana, facendo bei regali ai suoi figli politici. L'Italia diventò il paese dei balocchi, come mostra la televisione ogni giorno regalando ogni giorno milioni e milioni di vecchie lire. Ma la televisione mostra anche altro: i grandi politici che partecipano ai seminari, tutti ben vestiti di lussuosi abbigliamento, con spille d'oro alle cravatte e gemelli di diamanti ai polsini e orologi costosi, ben pasciuti e mantenuti dalla bella vita che conducono come se l'Italia fosse di loro proprietà. Mentre i giovani stanno a guardare, guardare, guardare e fanno da spettatori. Una volta si diceva "largo ai giova-

ni", che oggi sono ignorati da chi sta al potere, sono giovani senza avvenire, senza considerazione del mondo politico che una volta ricevuto il voto si è dimenticato delle promesse di impiego; giovani senza meta da raggiungere né traguardi da tagliare, lasciati in balia delle onde tempestose della eterna disoccupazione, continuamente illusi, ingannati e traditi dalle parole di speranza dei politici che promettono posti di lavoro solo in tempo di elezioni; ma dopo eletti sono gli stessi politici ad avere avuto il lavoro e la poltrona a sedere per governare a proprio piacimento e stare nel girotondo del denaro. Sono i giovani che col loro voto danno impiego ai politici i quali fanno a gara per arrivare al potere, dimenticando da dove vengono e lasciando che i giovani non trovino un porto in cui approdare per salvarsi e non affondare tra le onde del mare tempestoso della disoccupazione che li porta a sbattere sulle scogliere della droga e della malavita. È l'eterna disoccupazione che tiene i giovani nell'ozio e nella noia che scaricano poi lanciando pietre dai cavalcavia sulle automobili di passaggio uccidendo per gioco e inondando il loro cervello di idiozie e meschinità. L'uomo non è fatto per stare disoccupato, il lavoro è un diritto per vivere e per poter creare una propria famiglia. Dio creò il mondo affinché tutti ne potessero godere, tenere l'uomo disoccupato è una violenza, anzi è super violenza di cui lo stato sociale della Repubblica italiana è responsabile. La violenza non è solo quella che si vede nei campi di calcio, esiste la violenza del mondo politico quando costringe gli uomini a non avere lavoro e non sapere che fare o cosa dire ai propri bambini che li guardano affamati e senza vestiti decenti da indossare. In questo modo l'uomo perde la sua dignità, si degrada e per sopravvivere è disposto a rubare o, cosa più grave, a vendere droga, come è successo a Napoli. Da noi nel sud vi sono intere famiglie che non posseggono nemmeno un euro, ed è la pura santa verità, sperando nei nonni che con le loro misere pensioni vivono nella più squallida miseria dividendo il loro cibo, il vitto quotidiano coi propri figli e nipoti. Tenere la gente disoccupata degrada l'uomo, lo emargina e lo costringe a rubare, a vendere droga o ad arruolarsi nella mafia, 'ndrangheta, camorra. Questa è l'altra faccia della moneta della Repubblica italiana che è governata da così tanti partiti che in catena di montaggio hanno costruito mafia, estorsione, 'ndrangheta, camorra, tangenti, mani pulite, mercati della droga, associazioni a delinquere, rapine, rapimenti, attentati, delitti e sparatorie tra fazioni opposte, criminali armati di qualsiasi arma. Tutto questo al tempo della monarchia-fascismo non accadeva, chi possedeva un'arma da fuoco senza il porto d'armi veniva arrestato e condannato per molti anni al carcere duro di allora, venivano arrestati anche coloro che in tasca tenevano un coltello più lungo di 5 centimetri, la legge era severa, c'era ordine e questi vocaboli che ho menzionato prima non esistevano, sono nati dopo la seconda guerra mondiale con l'avvento della democrazia e dopo la caduta del nazi-fascismo e della monarchia del Regno d'Italia di Casa Savoia, costruito mattone su mattone con oltre due secoli di storia.

Lo storico 4 novembre a ricordo della fine della prima guerra mondiale non fece più storia per i repubblicani italiani che si impossessarono dell'Italia senza spendere una lira e che dopo avere proclamato la Repubblica con le loro leggi abolirono questa data che era segnata in rosso sui calendari, sostituendola col 25 aprile, festa nazionale della liberazione dell'Italia dal nazi-fascismo e dalla monarchia. Invece si poteva lasciare ed avere un altro giorno di festa come accade in America, dove le feste nazionali sono numerose. Come inno nazionale venne scelto l'inno del Piave, ma si accorsero che era l'inno della

vittoria della prima guerra mondiale che ricordava il 4 novembre e allora fu sostituito dall'inno di Mameli. Abolire il 4 novembre significò dimenticare la storia d'Italia e la storia del milite ignoto. Si è persa memoria dimenticando i propri bisnonni, a cominciare dai garibaldini, nonni e i propri padri che combatterono nelle guerre d'Africa negli anni 1886-1890 con la conquista dell'Eritrea nel Mar Rosso e della Somalia nell'Oceano Indiano nel 1911-1912 con la conquista della Libia e la Cirenaica nel Nord Africa e poi ancora la conquista delle isole dell'Egeo combattendo contro la Turchia. Si è persa la memoria storica di quanti, giovani combattenti, persero la vita in terre lontane. Allo stesso modo non si possono dimenticare gli oltre 600 mila morti e un milione e 500 mila tra feriti e mutilati della prima guerra mondiale. Proprio per rispetto di costoro non si doveva abolire la festa risalente alla data del 4 novembre che ricorda la vittoria dell'Italia contro il più potente esercito di allora al comando dell'imperatore austriaco Francesco Giuseppe. Ho un ricordo di mia madre di un episodio che le aveva raccontato mio padre, fante durante il primo conflitto: nel luglio del 1916 nell'Isonzo avvenne una battaglia cruentissima tra l'esercito italiano e quello austro-ungarico. I morti furono centinaia, i combattimenti corpo a corpo e assalti alla baionetta, tutti si uccidevano tra loro tanto che le acque dell'Isonzo si arrossarono del sangue dei combattenti che cadevano vicino al fiume e poi venivano portati via dalla corrente che li trasportava verso l'Adriatico. I soldati del genio militare avevano costruito un ponte galleggiante con barche di legno l'una di fianco l'altra con le coperte chiuse per il passaggio delle truppe d'assalto con facile bersaglio dei cannoni nemici. E caddero feriti a morte nel fiume e quando la battaglia terminò e tutto finì non ci furono né vinti né vincitori, nessuno aveva conquistato territori ma tutti avevano subito perdite di molte vite umane. Seguì una tregua da parte dei due generali avversari consentita dalle convenzioni internazionali di guerra per consentire di recuperare i corpi dei caduti e seppellire i cadaveri. I due eserciti entrarono nel campo di battaglia con la bandiera bianca e l'emblema della Croce Rossa seguiti dai soldati infermieri e da altri soldati disarmati che portavano le barelle e poi i medici di ambedue gli eserciti. In quell'occasione i dottori non prestavano attenzione alla nazionalità del ferito che stavano soccorrendo, ognuno di loro dava le prime cure a chiunque ne avesse bisogno. I feriti, a piedi o con le barelle, vennero portati alle due estremità dei campi e i morti vennero seppelliti in campi separati, ma anche allora i soldati non si guardavano con odio ma con fraternità, capendo che la colpa di quel massacro non era loro. Prima di sotterrare i propri morti si guardava il numero di matricola nella targhetta d'ottone appesa al collo con uno spago consegnata il primo giorno di reclutamento dall'esercito. Ognuno veniva contrassegnato con una croce in legno fissata alla sepoltura. Ma capitava spesso che quei poveri soldati non avessero più il collo né una targhetta da guardare, solo carni straziate dal combattimento. Allora nella croce si segnava ignoto. Il mese di luglio del 1916 rimase impressa nella memoria storica di molti. Tutti questi morti non dovevano essere dimenticati, ma i repubblicani invece lo fecero insieme alla storia del milite ignoto: era l'estate 1921, tre anni dopo la vittoria di Vittorio Veneto che unificò l'Italia. Il generale dell'esercito italiano, Giulio Douhet di Caserta, superstite di tante battaglie vinte e perdute, non si dava pace ai ricordi dei suoi soldati caduti in combattimento e sepolti senza un numero di matricola e senza nome. Erano migliaia e migliaia di giovani combattenti caduti per la patria con le carni straziate dalle bombarde, dai cannoni, dalle gra-

nate, resti umani irriconoscibili e maciullati. Giovani vite sacrificate per la patria proprio nell'età più bella della vita dell'uomo, nei vent'anni, nel fior fiore della gioventù, nella primavera della vita. Non potevano essere dimenticati, seppelliti senza nome negli stessi campi di battaglia. Col grande fervore ed interessamento del generale Giulio Douhet e dei suoi collaboratori,, dalla Camera dei Deputati e dal Senato emanarono la legge n.1075 dell'11 agosto 1921 che dava vita all'idea e stabiliva che alla salma non riconosciuta di un soldato caduto in combattimento nella guerra del 1915-1918 veniva data a cura dello Stato Italiano solenne sepoltura in Roma sull'Altare della Patria. Il 28 ottobre 1921 dopo che una commissione appositamente nominata da alti ufficiali dell'esercito italiano aveva scelto tra le migliaia di sepolture di soldati non identificati, 11 salme messe nelle bare con tricolore, queste furono portate con tutti gli onori nella stupenda basilica romanica di Aquileia. Presente il Duca d'Aosta, l'invitto comandante dell'eroica terza amata e autorità civile e militare, tutte le bare esposte in fila vicino l'altare. E la madre di un caduto ignoto, la triestina signora Maria Bergamas, con la sua mano destra tremante e le lacrime agli occhi, tra la generale commozione di tutti i presenti, sceglieva, segnandovi sopra la bara una croce nella seconda bara di destra, che diventava così la salma del milite ignoto. Chissà se Dio e il mistero dell'aldilà abbiano guidato la sua mano toccando le spoglie del suo amato figlio...

Poi dopo avere celebrato la santa messala bara fu deposta su un vagone ferroviario di un treno speciale. Il viaggio fu volutamente lungo ed ebbe diverse soste a Trieste, Bolzano, Belluno, Gorizia, Venezia, Padova, Firenze, Bologna e molte altre per consentire al popolo di rendere omaggio al suo passaggio. Dopo cinque giorni giungeva a Roma, proprio il mattino del 2 novembre 1921, il giorno della commemorazione dei defunti, così come aveva voluto il generale Giulio Douhet. Alla presenza del re d'Italia, Vittorio Emanuele III, e la famiglia reale, dei plotoni militari di ogni grado e ordine e del popolo il vescovo castrense monsignor Bartolomasi celebrò la santa messa in suffragio e benediceva il feretro che fu poi tumolato tra le lacrime delle tante donne e madri che piangevano i figli dispersi. I trombettieri suonarono Il Silenzio e la bara venne deposta sull'altare della patria, nel luogo prescelto, ai piedi della grande statua della dea Roma dove il milite ignoto riposa per l'eternità, rimanendo immortalato insieme a tutti gli altri militi ignoti sepolti nei campi di battaglia senza un nome, come martiri di guerra. Per il loro rispetto non si doveva cancellare dal calendario la data del 4 novembre, data storica dell'unità d'Italia con la conquista di Vittorio Veneto di Trento, Trieste, Bolzano, Belluno, Gorizia, Pola, Fiume, Zara e tutta la Dalmazia. Non si può e non si deve dimenticare questa data col bollettino di guerra della vittoria del regio esercito italiano diramato dal generale supremo delle forze armate del regio esercito italiano, Armando Diaz.

Dalla Storia d'Italia: il bollettino n. 1268, 4 novembre 1918, ore 12. [...] La guerra contro l'Austria che, sotto l'alta guida di sua maestà il re duce supremo, l'esercito italiano, inferiore per numeri e mezzi, iniziò il 24 maggio 1915 e con fede e incrollabile e tenace valore la condusse ininterrotta e asprissima per 41 mesi. È vinta. La gigantesca battaglia ingaggiata il 24 dello scorso ottobre ed alla quale prendevano parte 51 divisioni italiane, 3 britanniche, 2 francesi, 1 cecoslovacca ed un reggimento americano contro 73 divisioni austro-ungariche è finita. La fulminea arditissima avanzata del 29° corpo d'armata su

Trento, sbarrando le vie della ritirata alle armate nemiche del Trentino, travolto ad occidente dalle truppe della settima armata e ad oriente da quelle della prima, sesta e quarta, ha determinato ieri lo sfacelo totale del fronte avversario. Dal Brenta al Torre l'irresistibile slancio della dodicesima, dell'ottava, della decima armata e delle divisioni di cavalleria, ricaccia sempre più indietro il nemico fuggente. Nella pianura S.A. il duca d'Aosta avanza rapidamente alla testa della sua invitta terza armata, anelante di ritornare sulle posizioni che essa aveva già vittoriosamente conquistate, che mai aveva perduto. L'esercito austro-ungarico è annientato, esso ha subito perdite gravissime nell'accanita resistenza dei primi giorni e nell'inseguimento; ha perduto quantità ingentissime di materiale di ogni sorta e pressoché i suoi magazzini e depositi. Ha lasciato finora nelle nostre mani circa 300.000 prigionieri con interi stati maggiori e non meno di 5 mila cannoni. I resti di quello che fu uno dei più potenti eserciti del mondo, risalgono in disordine e senza speranza le valli che avevano disceso con orgogliosa sicurezza.

Sbarcammo una mattina di luglio del 1946 e la Repubblica era già stata fondata. Nel momento in cui stavamo sbarcando, poggiando piedi sulla banchina di Napoli, sul suolo della nostra cara patria, la banda stava suonando "dove sta Zazà bellezza mia" e da una tenda piazzata molte crocerossine ci distribuivano ad ognuno di noi un panino imbottito con formaggio e potemmo bere dell'acqua dai rubinetti della banchina... unica amara consolazione. La banda continuava a suonare sempre la stessa musica, offendendoci. In tanti alla volta salimmo sugli autocarri scoperti e ci portarono alla caserma convento Gesù e Maria, dove non c'erano né brande per dormire né mensa in piena efficienza per potere mangiare, era vuota. Ci accolsero dicendoci che avremmo dovuto dormire per terra e intanto il tempo passava, era già pomeriggio inoltrato e non si parlava ancora di pranzare. Niente, non ci diedero nemmeno il foglio di via per viaggiare sul treno per rientrare alla caserma di Maridepo di Messina per ottenere il congedo. Capii la situazione, c'era gente in caserma che si approfittava di quanto veniva distribuito per noi e allora pensai di andare alla stazione ferroviaria dove trovai tantissima confusione, tra gente comune e noi reduci di guerra che tentavano invano di tornare a casa. I prigionieri originari della Campania erano già tornati a casa. Nella confusione vidi anche che c'erano moltissimi giovani che rubavano le valigie, bastava poggiarle un attimo a terra che già non c'erano più, sparite come per magia. Domandai al personale della stazione quale fosse il treno diretto in Sicilia e mi fu indicato il binario sud sul quale il treno era pronto per la partenza. I marciapiedi erano affollatissimi ed io camminavo in fretta facendomi largo tra la gente per raggiungere prima possibile il mio binario e finalmente arrivai alla porta di un affollatissimo vagone, come del resto lo erano tutti gli altri. Davanti a me c'era un anziano sacerdote militare con due grosse valigie e due giovani napoletani si offrirono di aiutarlo. Uno prese una valigia, l'altro l'altra e con sveltezza salirono sul vagone, il sacerdote andò loro dietro ed io con lui ma quando salimmo i due farabutti non c'erano più, dispersi tra la folla che gremiva il vagone, probabilmente scesi dalla porta opposta a quella da cui salirono sul treno. Il povero cappellano reduce di guerra, colui che aveva seguito i prigionieri durante gli anni di guerra si ritrovò solo con gli abiti che indossava. Nella valigie aveva tutti gli indumenti sacri, compresi il calice d'argento, la reliquia, la Bibbia, il crocefisso e i candelabri in argento. Allora tornai indietro nel tempo con la memoria al

romanzo di Victor Hugo, I miserabili, in cui il galeotto Jean Valejan dopo avere scontato in carcere la pena inflitta, uscito e libero, chiese alloggio per una notte in una chiesa. Il sacerdote lo rificollò ma durante la notte il galeotto prese tutti gli oggetti sacri e di valore dalla chiesa e fuggì. Venne arrestato subito dopo da una pattuglia che era di guardia la quale, constatando il contenuto del sacco del galeotto, lo arrestò e lo riportò in chiesa per restituire quanto rubato. Ma il sacerdote, guardando negli occhi Jean Valejan, capi la disperazione dell'uomo che non ritrovava più se stesso nella società e lo perdonò. Disse così alle guardie che ciò che aveva nel sacco non era stato derubato ma glielo aveva regalato lui stesso; fu lasciato libero di portare con sé quel tesoro, ma il gesto del sacerdote gli sprofondò nel cuore di uomo rude e privo di coscienza umana, portava sulle spalle un fardello pesante come un macigno tanto che cominciò una nuova vita convertendosi in un onesto uomo che faceva del bene al prossimo, diventando finanche sindaco di un piccolo paese della Francia. Ma qui sul treno il mio povero sacerdote non ha nessuna speranza di ritrovare i suoi indumenti e gli oggetti sacri per poterli magari regalare ai malviventi. Non riuscì nemmeno a denunciare il fatto in quanto il treno partì immediatamente dopo con suo grande dispiacere. I vagoni erano stracolmi di gente, eravamo tutti in piedi e stretti come sardine, senza potersi muovere, ma l'ansia di potere tornare a casa era troppa. Rimasi al centro del corridoio viaggiando quasi senza toccare il pavimento coi piedi tanta era la folla, con una mano tenevo il mio zaino e con l'altra tentavo di aggrapparmi a qualcosa mi facesse restare in piedi. Il viaggio col caldo soffocante del luglio 1946 durò il rimanente pomeriggio, la sera, la notte e parte della successiva mattina. Ero stanco, sudato, assetato ed affamato, il mio ultimo pasto era stato il piccolo panino col formaggio che le crocerossine mi avevano offerto al mio arrivo al porto di Napoli il giorno prima, e benché fossi rimasto sveglio tutta la notte, era tanta la voglia di tornare a casa che non pensai alla stanchezza ed alla sofferenza. Finalmente il treno arrivò a Villa San Giovanni, al capolinea della Calabria sud. Molti calabresi lasciarono il treno e presi un po' di respiro liberandomi dalla morsa umana. Con lo stesso treno traghettammo per Messina. Appena giunti alla stazione ferroviaria della città scesi per dirigermi alla caserma di Maridapo Messina per potere ottenere il congedo e incamminandomi sulla strada asfaltata mi fermai presso una fontanella che erogava acqua a perdersi e finalmente mi dissetai e mi lavai il viso. Mentre stavo bevendo un'automobile con una famiglia all'interno fece per fermarsi vicino a me osservandomi. Forse vedendomi con un povero sacco, vestito da prigioniero di guerra ebbero pietà di me, almeno così mi spiego la loro curiosità. Mi avviai lungo la strada asfaltata e raggiunto il comando Maridapo alle 12 ebbi un pasto caldo e la sera una cena, ma non c'erano più brande, i locali erano tutti vuoti e dormii per terra poggiando la testa sul mio zaino. Allora mi tornò in mente la mia prima notte e la mia ultima notte a Massaua, anche allora dormii per terra, era destino di noi soldati. L'indomani, il 31 luglio 1946, negli uffici con molti sottufficiali furieri della marina militare italiana, non più regia marina, tutti noi ex prigionieri facemmo la nostra discriminazione, raccontando tutto il tempo che avevamo negli anni di guerra, dal reclutamento, 15 marzo 1940 alla discriminazione del 31 luglio 1946. Terminato firmai la documentazione e controllai nei registri il mio foglio matricolare di reclutamento nella ex regia marina italiana per vedere se tutto era stato scritto correttamente. Numero di matricola 85170, nocchiere Cassisa Mario fu Giuseppe e di Mineo Alberta, nato a Trapani il 30 set-

tembre 1919 e arruolato di leva nel Corpo reale equipaggi marittimi italiano il 15 marzo 1940 e sicuri della mia presenza mi conteggiano tutto il periodo della mia prigionia, dall'8 aprile 1941 al 31 luglio 1946 con la spettanza di due mesi di licenza, agosto e settembre, dandomi la liquidazione di tutte le paghe mensili di quasi sei anni di prigionia. Mi pagarono con la vecchia paga di un marinaio sbarcato nel 1941 (io ero considerato sbarcato in quanto prigioniero) percependo 300 lire al mese. Però nel 1946, data del mio rientro, i marinai semplici percepivano 1000 lire al mese, perciò mi furono date 700 lire al mese in meno, una vera e propria ingiustizia. Anche i sottufficiali vennero pagati allo stesso modo ma agli ufficiali venne data la paga aggiornata, loro furono trattati meglio. Dopo la liquidazione dovevo maturare due mesi di licenza già pagata per legge dalla marina militare italiana, agosto e settembre, e poi dovevo tornare a Maridopo Messina per ottenere il congedo illimitato. Terminata la procedura di regolamentazione il mio primo pensiero fu di scappare a casa. Molti ex prigionieri non fecero questa procedura ed ebbero difficoltà a mettersi in regola per avere i diritti di liquidazione. Alla stazione ferroviaria non trovai molti treni diretti Messina-Palermo-Trapani, c'era un solo treno al giorno e allora aspettai tutto il pomeriggio e poi finalmente la sera arrivai a prendere un affollatissimo treno pieno di civili e di ex prigionieri che come me tornavano a casa, viaggiando tutta la notte. Come volle Dio la mattina dopo il treno arrivò alla stazione ferroviaria centrale di Palermo ma non c'erano coincidenze per Trapani e dovetti aspettare molte ore seduto su una panchina in marmo della stazione. Intorno alle ore 11 salii sul treno Palermo-Trapani-via Castelvetrano, sempre col foglio di via che mi era stato rilasciato a Messina. Il treno partì attraversando la bellissima campagna di Palermo ed entrando in quella di Trapani. Guardavo il paesaggio dal finestrino e provai una forte emozione nel ritornare alla mia terra natia, la terra del sole, la terra del sale e dell'ardente scirocco. Vidi sorgere la possente mole del monte San Giuliano, Erice, ed elevarsi al di sopra delle colline adiacenti e la mia emozione aumentò, il cuore mi palpitava veloce e quasi non credevo ai miei occhi... ero a casa dopo quasi sette anni di assenza. E mentre il treno correva verso la città mi salì l'ansia di arrivare prima di lui. Il treno era ora tra Erice e le splendide saline coi mulini a vento e il sale già raccolto e sistemato nei cumuli bianchi a forma di piramide allungata. Era uno spettacolo di sale e mulini a vento, mulini a vento e saline ed abbellivano ancora di più il panorama le tante vasche (caseddre) già pronte per un'altra raccolta di sale. Era una meraviglia della natura trasformata dalle mani dell'uomo in qualcosa di altrettanto meraviglioso. E mentre il treno si avvicinava alla fine dei binari della via Marsala, entrò nella curva finale passando a pochi metri dalla salina nord di via Virgilio con moltissimi cumuli di sale quasi a sfiorare la linea ferrata tanto che dal finestrino del treno si potevano quasi toccare con le mani. Di quelle saline oggi rimane ben poco, quelle ai lati della via Virgilio, via Ilio, scomparse con la costruzione di edifici, delle vie Libica e Isolella e della zona industriale. Tutto sepolto da detriti, un vero disastro ecologico non provocato dalla natura ma dalla mano dell'uomo. Entrando nell'ultima curva il treno rallentò la sua corsa fino a fermarsi alla stazione ferroviaria e porre fine a quella breve corsa da Palermo a Trapani che a me però sembrò durare per un tempo interminabile. Appena il treno si fermò fu come se anche il mio cuore si fosse fermato, finalmente ero a casa. Erano le ore 16 dei primi giorni del soffocante agosto 1946. Le porte si aprirono e mentre scendevo dal treno vidi un'immensa folla, la maggior parte donne

anziane e giovani, pochissimi uomini. Tra la folla riconobbi la statua della madonna Addolorata dei Sacri Gruppi dei Misteri, la statua della Madonna della Pietà, della Madonna delle Lacrime... era mia madre, vestita dei suoi soliti indumenti neri, con lo sciallino nero sul capo e la sua immagine mi dava l'impressione di vedere la Madonna, tutte quelle immagini bellissime insieme. Era immobile, tra la folla scrutava tutti quelli che scendevano dal treno fino a che non mi vide e le corsi incontro abbracciandola forte. "Mamma, mamma, mamma mia", le dissi. "Figghiu, figghiu meo, finammenti vinisti", mi rispose abbracciandomi e stringendomi al suo seno tra le lacrime. Dopo sette anni risentivo il dialetto trapanese, la mia lingua madre, che mi diede un senso di rinnovo e mi sentii di nuovo san pitraru, originario vero di quel luogo che era la mia casa, la mia chiesa di San Pietro. Iniziai anche io a parlare in dialetto con mia madre. Usciti dalla stazione ci dirigemmo verso la nostra casa in via XXX gennaio, 130 e mentre camminavo sul marciapiede sud della villa Margherita in via Osorio le domandai del mio padrino di battesimo, il capitano marittimo Nunzio Basciano. Lei mi disse nel modo più gentile possibile che non c'era più ed io non potei trattenere le lacrime scoppiando in un gran pianto per quell'uomo di cui ricorderò sempre la sua grande benevolenza verso me e mio fratello rimasti orfani di padre ancora bambini. Giungendo in via Palmerio Abate mi venne in mente di guardare verso il cornicione del terrazzo del palazzo dell'avvocato Gaetano Messina che era frantumato. Questo pensiero mi venne in quanto tempo addietro, durante la prigionia, sognai che quel cornicione fosse crollato, come in realtà fu. Non so perché lo sognai, era un fatto insignificante, eppure avevo visto ciò che accadde veramente. Forse qualcuno mi avvisava che a Trapani stavano bombardando. Camminando insieme a mia madre arrivai al primo piano della mia casa e mia madre mi confessò che da un anno ogni giorno alle 16 andava alla stazione sperando di vedere scendere dal treno me e mio fratello. Alle 19 arrivò mio fratello dal lavoro, ci abbracciammo lungamente e per la prima volta dopo sette anni ci riunimmo in famiglia. L'indomani mattina andai al santuario della Madonna di Trapani per ringraziarla di avermi fatto tornare sano e salvo a casa e poi feci il giro di amici e parenti. Cominciò così la mia licenza militare. Pochi giorni dopo, a quasi sera camminando in via XXX Gennaio quasi all'imbocco con la via Giudecca incontrai quattro miei amici, marinai, qualcuno sommergibilista, congedati dopo l'8 settembre 1943. Dopo baci e abbracci mi invitarono ad andare con loro alla rinomata vicina storica taverna di via Giudecca, gestita da un uomo piccolo e gobbo, 'u immuruto, una brava persona, educata e rispettosa che molti anni gestiva la taverna con vini di qualità e dove si poteva mangiare di tutto: patate, fave verdi, ceci, uova, carciofi, zuppe di fagioli, di carne bovina, carne e salsiccia equina e ragù, pesci, sgombri, "tonnulina alladdiata" con cipolla soffritta e sottaceti, polpi bolliti, ecc. La taverna era frequentata da carrettieri, era all'antica e dentro aveva grosse botti di vino e lunghe tavole e banchi a sedere tutti in legno dove i clienti si sedevano uno accanto all'altro consumando e facendo grandi scorpacciate di cibo e vino e poi aveva il banco di vendita al minuto di vino. La sera alle 22 la taverna chiudeva, così come prevedeva la legge. Noi cinque amici eravamo seduti ad un tavolo, ordinammo molti piatti e squisite pietanze e bevemmo molto vino ma senza esagerare. Finito l'abbondante pasto uno di loro, Turi, che forse faceva da capo del gruppo, uscì dalla tasca un pugno pieno di monete in carta d'occupazione americana e pagò il conto. Nel vedere tanti soldi mi stupii, ma poi ripen-

sai ai discorsi fatti al tavolo e capii che erano contrabbandieri di sigarette americane e protettori di prostitute. Questi miei amici prima della guerra erano bravi giovani lavoratori, ma dopo la guerra divennero dei poco di buono. Il post bellico cambiò le loro vite, forse perché non riuscivano a trovare lavoro, e divennero gente di malaffare, perdendo la loro onestà, ma non erano delinquenti e cercavano di far sopravvivere anche le loro famiglie. Pensai al loro invito e che magari avrebbero voluto farmi entrare nel loro gruppo, per farlo più forte, ma fra me e me pensai che quella sarebbe stata l'ultima volta che li avrei frequentati. All'ora di chiusura uscimmo e ricordai loro che prima della guerra non frequentavamo le taverne ma spesso i cinema e con questo mi incamminai verso la mia casa, lasciandoli ai loro affari notturni e da allora cercai di allontanarmi da loro, non volevo entrare nel loro gruppo ed infrangere la legge e la mia onestà. In seguito infatti capitò varie volte che mi invitarono ad andare con loro ma prendevo sempre scuse finché mi dimenticarono e non mi invitarono più.

Successe in un'altra occasione, in via Ammiraglio Staiti, che incontrai il mio amico e concittadino Vincenzo La Commare, sommergebilista sul Ferraris e compagno di prigionia di guerra, il quale mi disse che il nostro capocampo di prigionia, del campo n°13 di Bhairaghar (Bhopal) in India, Biagi, maresciallo in prima, era andato in pensione ma per arrotondare la misera paga mensile era diventato benzinaio sull'autostrada di Roma. Per il comando della marina militare italiana, non più regia, e per i politici repubblicani, capo Biagi, radiotelegrafista della spedizione al Polo Nord nel 1928 col dirigibile Italia al comando del generale dell'aviazione italiana Umberto Nobile, divenne un uomo qualunque. Questa è gente senza cuore e senza anima.

Trascorsi la licenza visitando la mia città. Il mio rione, quello di San Pietro aveva subito il selvaggio bombardamento aereo americano il 6 aprile 1943 dove oltre 3000 persone persero la vita e molti furono i feriti e dove parecchi edifici rimasero distrutti: il casilicchio, gli edifici di via San Pietro, l'edificio degli artigianelli e la chiesa di Sant'Andrea adiacente ad esso dal lato est, la via Folle, il vicolo Gallo, il vicolo principale, il vicolo San Bernardo, parte della via Biscottai, il convento di Santa Elisabetta, la chiesa di San Michele dove erano custoditi i sacri gruppi dei Misteri (alcuni di essi andarono perduti), il teatro Garibaldi di cui vidi ancora in piedi solo la scalinata in pietra e le strutture laterali, col colonnato semidistrutto e senza soprastruttura. In seguito a quei bombardamenti, tra la via Saracena, il vicolo Gallo e il vicolo principale, perse la vita un fratello di mio padre, Antonino Cassisa, il quale rimase sepolto sotto le macerie della sua abitazione che era di tre piani. Nella via Ammiraglio Staiti le bombe uccisero un cugino di mia madre, il capitano Gaspare Scalabrino, che chiamava mia madre Santa Alberta; mia madre mi raccontava che suo cugino col suo calesse stava percorrendo la strada che dalla sua casa in via Quartina (oggi via Nunzio Nasi) andava verso la campagna in quanto tutta la famiglia si era rifugiata lì per sfuggire agli attacchi aerei. Nel tragitto venne colpito da una bomba e morì insieme al suo cavallo. Mia madre mi raccontò poi che il palazzo accanto a quello dove abitavamo noi in via XXX gennaio, cortile 130, crollò e lo spostamento d'aria fu talmente forte che la porta di ingresso si spalancò facendo entrare una densa nuvola bianca di calcinacci e polveri e inoltre sul tetto della nostra terrazza cominciarono a cadere pesanti tufi poiché il palazzo abbattuto era più alto del nostro. Nonostante tutto mia madre rimase illesa e fu un vero miracolo. Durante quei momenti, mia madre

andò ad aprire la finestra opposta alla porta spalancata che dava sul cortile interno della palazzina della levatrice De Filippi. Sul terrazzo opposto al nostro c'era il figlio della levatrice che col pugno alzato verso il cielo imprecava contro gli americani, gridava "Assassini! Delinquenti! Vigliacchi!" e non si preoccupava del fatto che avrebbero potuto colpirlo le bombe o i calcinacci che cadevano intorno. I bombardamenti di quel 6 aprile rimasero nella storia della nostra città. Perirono 3000 persone e molti furono i feriti. Mi raccontò il mio amico Mario Stampa che i bombardieri americani, dopo avere sganciato le bombe sulla città, scesero a bassa quota a mitragliare la povera gente che cercava riparo, morirono senza pietà donne, bambini, anziani e uomini rifugiatisi nelle pianure delle saline a sud est della città; li uccisero e li ferirono senza pietà e tra quei morti ci fu anche un suo fratello. Trascorsi quasi tutti i due mesi di licenza presi il treno per Taranto per la visita medica di controllo per ottenere il congedo. Dopo due giorni di viaggio arrivai a Taranto, a piedi raggiunsi la caserma di Maridepo e mi presentai col foglio che mi era stato rilasciato due mesi prima. Mi ricoverarono nell'ospedale militare nel reparto di chirurgia in una sala lunga con due corsie per lato e circa 40 lettini con lenzuola e cuscini bianchissimi, i pavimenti erano pulitissimi e ogni lettino aveva un comodino dove sistemare le proprie cose. Mi assegnarono un lettino e mi diedero un pigiama pulitissimo. Mi sembrò di ritornare all'ospedale generale di Gloucester, tanto erano l'ordine e la pulizia. Ci assistette un giovane tenente medico chirurgo della marina militare capo reparto e le sue cure furono impeccabili, ci visitava con molta gentilezza e dialogava con ognuno di noi. Dopo alcuni giorni di accurate visite da parte di molti altri chirurghi più anziani dichiararono la mia gamba sinistra perfettamente guarita, esente da qualsiasi malattia e me idoneo al congedo. Mi rilasciarono il foglio medico da presentare a Maridepo Messina e un foglio ferroviario di via per Messina. Con mia grande sorpresa e meraviglia venni a sapere che l'ammiraglio Bonetti, l'ex ammiraglio della mia base navale a Massaua che nel 1940 era stato sostituito dopo la perdita di 4 nostri sommergibili (Macallè, Galvani, Torricelli e Galileo), era diventato capo di stato maggiore della marina militare italiana, massima carica di tutte le forze armate della marina, aveva fatto una bella carriera. Alla stazione dovetti aspettare l'unico treno per Reggio Calabria e viaggiai tutta la notte percorrendo la costa sud che si affaccia sullo Ionio. La mattina seguente il treno arrivò a Reggio Calabria, traghettò per Messina e arrivato lì scesi per andare alla caserma di Maridepo dove mi rilasciarono il tanto sognato foglio di congedo illimitato e il foglio ferroviario di via per Trapani. Era il 30 settembre 1946, giorno del compimento del mio ventisettesimo anno di età, trascorsi sette compleanni lontano dalla mia casa e da mia madre. Ero ormai un comune civile. La sera presi l'unico treno che mi avrebbe portato a Palermo, la mattina dopo presi il treno per Trapani e finalmente il 2 ottobre 1946 finì la mia odissea durata sette lunghi anni e fatta di sofferenze e sacrifici. Non dimenticherò mai la vita trascorsa sul regio sommergibile Ferraris e gli altri sommergibili che non fecero ritorno alla base portando con sé negli abissi dell'oceano molti miei amici. Mi considero un uomo fortunato per essere ritornato a casa sano e salvo mentre molti sommergibilisti rimasero sepolti nelle loro tombe in acciaio in mari lontani non facendo più ritorno alle loro case. L'Italia entrò nel secondo conflitto mondiale con la più grande flotta subacquea del mondo con 145 sommergibili operanti nel Mediterraneo, di cui andarono persi 58, gli inglesi su 65 nel Mediterraneo ne persero 45. In totale l'Italia perse 89 som-

mergibili: 65 nel Mediterraneo, 17 nell'Atlantico, 3 nei mari dell'estremo oriente, 3 nel Mar Rosso (della mia fltiglia), 2 nell'Oceano Indiano (della mia flottiglia). Affondarono 101 unità navali per un totale di 568573 tonnellate e ne vennero danneggiate 33, 169124 tonnellate. Persero la vita 55 comandanti, 59 direttori di macchina (ingegneri navali), 237 ufficiali, 528 sottufficiali, 2126 sottocapi e comuni, 16 civili (operai tecnici specializzati), per un totale di 3021 uomini sommergibilisti. E voglio ricordare i 32 sommergibili italiani atlantici, compresi i 4 venuti da Massaua nell'Atlantico, il Perla da crociera e i tre atlantici, il Guglielmotti, l'Archimede e il Ferraris su cui mi imbarcai io. Questi rientrarono alla base di Bordeaux, detta Betasom, nella costa occidentale della Francia, Guascogna. La base fu approntata nel mese di agosto 1940 per l'approdo dei 32 sommergibili italiani nell'Atlantico, detti Oceanici, con grandi magazzini con materiali e strutture di ricambio, molti bacini di carenaggio, darsene, officine, casermette e alloggi sommergibilisti. Una grandissima base completamente recintata con molti banchinamenti a chiuse, dove gli Oceanici poterono approdare. Era molto ben protetta con numerose batterie di cannoni navali e mitragliatrici contraeree. In più c'era un aeroporto con aerei caccia in difesa della base. Questi 32 sommergibili forzarono lo stretto di Gibilterra entrando in Atlantico navigando in superficie nelle notti senza luna nelle acque territoriali del Marocco spagnolo per non essere attaccati e avvistati dalle unità antisommergibili inglesi di base a Gibilterra e nelle notti con la luna navigavano in immersione proprio al centro dello stretto dove la profondità raggiunge i 3000 metri e potevano navigare senza preoccuparsi di rimanere incagliati nelle scogliere o venire trascinati dalle forti correnti che potevano superare anche le 7 miglia orarie. In quel punto infatti le correnti abissali e di superficie scorrono continuamente entrando nel Mediterraneo dall'Atlantico procedendo dal centro sud dello stretto fino al nord della punta Europa costeggiando la penisola iberica orientale, la costa della Francia meridionale, la Liguria, la costa occidentale italiana entrando da nord nello stretto di Messina e uscendo da sud e proseguendo per tutto il nord del Mediterraneo, tra la Grecia, le isole dell'Egeo, la Turchia, il Libano, Israele e la costa dell'Africa settentrionale, dall'Egitto sino alla costa settentrionale del Marocco spagnolo, che era neutrale, dove la corrente marina esce dal Mediterraneo entrando nell'Atlantico. Nei periodi di novilunio la corrente marina facilitava la navigazione dei sommergibili italiani nel mare territoriale del Marocco spagnolo, forzavano lo stretto di Gibilterra entrando nell'Atlantico sfuggendo alla sorveglianza assidua delle unità navali antisommergibili inglesi.

(da "Gli Oceanici" del comandante del sommergibile Malaspina) Dei 32 sommergibili che forzarono lo stretto di Gibilterra uno solo venne affondato dagli inglesi, il Glauco, mentre in emersione effettuava una manovra di avvicinamento verso lo stretto. Venne intercettato da un cacciatorpediniere inglese e si disimpegnò al combattimento data la superiorità del caccia inglese effettuando una rapida immersione a 50 metri di quota, ma venne intercettato da numerose bombe di profondità che esplosero vicino allo scafo provocando molte vie d'acqua che entrarono con forte pressione all'interno del sommergibile. Il comandante fu costretto a riemergere e dare aria a tutte le case zavorra e alla cassa emersione e non appena fu di nuovo in superficie gli inglesi cannoneggiarono e mitragliarono provocando l'affondamento del sommergibile. Morirono molti uomini e i pochi superstiti vennero salvati dagli inglesi che li portarono nei vari campi di prigionia in

Inghilterra. In quel caso gli inglesi avrebbero potuto evitare di cannoneggiare e mitragliare quando il sommergibile riemerse, poiché la sua fine era scontata date le già numerose infiltrazioni d'acqua. Gli inglesi pensarono che una volta in superficie gli italiani avrebbero combattuto mentre invece l'equipaggio del Glauco era già pronto coi salvagente per gettarsi in mare. Quando gli inglesi si resero conto che nessun marinaio correva ai due pezzi di cannoni in coperta cessarono di fare fuoco e salvarono i superstiti. Nessun sommergibile italiano fu affondato nello stretto, solo il Glauco ma il suo affondamento avvenne a molte miglia ad est dello stretto. I sommergibili italiani infatti per forzare lo stretto di Gibilterra dovevano prima navigare in emersione per avvicinarsi e dopo si immergevano forzandolo. Non potevano navigare in immersione partendo dalle basi italiane di La Spezia, Napoli, Taranto, Augusta, Cagliari perché dovevano risparmiare energia elettrica delle 120 grosse batterie elettriche da utilizzare durante la navigazione occulta. Quindi prima si avvicinavano in emersione e poi si immergevano forzando lo stretto. Il sommergibile Malaspina entrò in navigazione occulta già prima di avvicinarsi allo stretto e si immerse navigando a 70 metri di quota. Inoltrandosi nelle acque al centro dello Stretto lo sorpresero forti correnti marine contrarie che appruarono leggermente il sommergibile e più andava avanti più le correnti contrarie l'appruavano fino a 35 gradi, i timoni orizzontali prodieri e poppieri non furono più in grado di governare il mezzo e gli uomini andarono a sbattere contro la paratia stagna prodiera. La prora precipitò fino a 152 metri, mentre il collaudo era stato fatto per 120 metri di profondità. Fortunatamente il comandante diede aria in pieno alla cassa zavorra avanti e alla cassa emersione e allo stesso tempo fermò i due motori elettrici evitando la caduta continua della prora e dello stesso scafo e riportando in pieno assetto il sommergibile in navigazione orizzontale a 70 metri di quota e procedendo avanti tutta a 8 miglia orarie, anche se controcorrente procedeva in pratica a poco più di 2 miglia orarie e forzando finalmente lo stretto di Gibilterra. Iniziò la sua missione assegnata nell'Atlantico. Molti altri sommergibili ebbero diversi problemi nell'affrontare lo stretto per via delle correnti abissali e di superficie che entrano nel Mediterraneo dall'Atlantico alla velocità di 5-6 miglia all'ora quando le condizioni del mare sono favorevoli, ma durante le tempeste dei venti occidentali le correnti superficiali e abissali sono molto più veloci e turbolente. Per i sommergibili di allora il collaudo era fatto ad una profondità massima di 120 metri. Capì che alcuni sommergibili italiani operanti in agguato fuori lo stretto furono attaccati da bombe di profondità da navi antisommergibili inglesi; per sfuggire agli attacchi inglesi, i nostri sommergibili furono costretti a scendere oltre la profondità di collaudo di 120 metri e rimanendo in silenziamento per giorni anche finché l'idrofono di bordo non segnalava più la presenza del nemico in superficie. Quindi di notte potevano riemergere. Ma a quella quota la risalita non era per niente facile e la propulsione delle due eliche spinte dai due motori elettrici e l'aria data alle casse di zavorra non erano sufficienti. I sommergibili allora diventavano vere tombe, dove l'equipaggio rimaneva sepolto vivo. Un solo sommergibile portò la testimonianza di tale mistero di non potere più riemergere. Fu un miracolo riuscire ad emergere dopo vari tentativi di dare aria alle casse zavorra, quasi ad esaurire completamente l'aria compressa dei gruppi bombole. Dal rapporto del comandante si constatò che oltre una certa massima profondità di quel punto dell'Atlantico l'acqua è dolce e più fine, mentre l'acqua del Mediterraneo, essendo un mare chiuso, quasi una

bacinella d'acqua, è più denso e salato. Forse quelle acque sono alimentate dai ghiacciai del polo nord e del polo sud che nei loro periodi estivi col calore del sole e delle correnti marine calde si sciogliono in milioni di metri cubi d'acqua che si residuano poi nelle profondità degli immensi oceani insieme alle acque dolci provenienti dai fiumi che sfociano negli oceani. Nel Mediterraneo le acque dolci evaporano e la sua densità aumenta. Oggi quando le navi da guerra italiane vanno in crociera nei paesi dell'Atlantico e raggiungono lo stretto di Gibilterra gettano in mare, al largo, una corona di fiori in memoria di quanti sono ancora seppelliti nelle profondità marine, il personale è inquadrato in coperta sull'attenti col presenta d'armi mentre il trombettiere intona il silenzio, silenzio che simula quello degli abissi dove si trovano le tombe in acciaio (i sommergibili) e dove giacciono in silenzio 3021 marinai d'Italia. Un corpo galleggia più facilmente in acque più dense. Per esempio nel Mar Morto, che geograficamente è un lago salato, se una persona che non sa nuotare ci cade rimane a galla per la grande densità dell'acqua salata. Si può fare una prova anche a casa immergendo una patata in una pentola con acqua dolce: va subito a fondo ma se si sala la stessa acqua la patata riemerge e galleggia. Altra causa della perdita dei sommergibili italiani fu che nei primi due mesi di guerra gli inglesi erano a conoscenza dello scacchiere delle zone d'agguato nel Mar Rosso, nell'Oceano Indiano e nel Mediterraneo nei primi due mesi di guerra. Andarono perduti 32 sommergibili italiani e molti uomini morirono. In seguito a questi affondamenti, i superstiti venivano tratti in salvo dagli inglesi e venivano poi portati nei campi di prigionia. Infatti, secondo quanto era stabilito dalla legge internazionale di Ginevra, il confronto tra navi nemiche implica la distruzione o l'affondamento della nave nemica ma non la distruzione del suo equipaggio che deve essere tratto in salvo, catturato e introdotto nei campi di prigionia. Un mio amico marsalese, Fardella, incontrato nei campi di prigionia in Inghilterra, mi raccontò che durante la sua prima missione nel Mediterraneo orientale, il suo sommergibile venne attaccato da bombe di profondità di un cacciatorpediniere inglese. Il comandante allora si disimpegnò con la rapida immersione arrivando a 160 metri, oltre quindi la quota di collaudo di 120 metri, ma durante la manovra, prima ancora di raggiungere la quota stabilita venne intercettato da numerose bombe di profondità che esplosero vicino allo scafo provocando infiltrazioni d'acqua a fortissima pressione che inondò i locali interni. Allora il comandante per salvare l'equipaggio diede aria in pieno a tutte le casse zavorra e casse emersione e allo stesso tempo ordinò a tutti di indossare i salvagente; appena il sommergibile riemerse ordinò il si salvi chi può. Immediatamente si aprirono i portelli prodiero e poppiero e i portelli della falsa torretta di scesa e salita camera motori e camera manovra e l'equipaggio si gettò in mare per salvarsi. Il comandante inglese vedendo quanto stava accadendo non cannoneggiò più, salvò l'intero equipaggio e il sommergibile affondò in pochissimi minuti. Dopo averli salvati il comandante inglese disse loro: "Ci avete fatto sudare le tradizionali sette camicie per trovarvi, noi sapevamo della vostra presenza in questa zona". In seguito furono trasportati ad Alessandria d'Egitto nei loro campi di prigionia. Quelli tratti in salvo furono molto fortunati, considerato che già era stata un'impresa riuscire ad emergere dopo essere stati a quota 160 metri. Se questo fosse accaduto nell'Atlantico sarebbero rimasti sul fondo marino, in quanto le acque del Mediterraneo sono più salate e più dense di quelle atlantiche. Il Mediterraneo è come una caseddra saliente di salina, perennemente esposta ai raggi solari. Oggi nel terzo millen-

nio, con le tecnologie moderne, i sommergibili si immergono a migliaia di metri di profondità, sfondando le barriere dei mari glaciali e polari che, secondo gli scienziati, sono molto meno dense e più dolci rispetto a tutti gli altri mari del pianeta per la perenne presenza dei ghiacciai, gli iceberg che si sciolgono in acque dolci e i moltissimi fiumi che sfociano negli oceani e si residuano nei fondali.

Gli inglesi erano a conoscenza di tutte le operazioni navali, terrestri e aeree delle forze armate italiane poiché i nemici del fascismo li informarono di ogni cosa. Ma non era l'Italia che doveva perdere la guerra, ma il fascismo. Quella era una guerra di partiti e non di espansione: il nazi-fascismo contro la democrazia, guerra voluta da Hitler per nazifascistizzare il mondo.

Ritornando a quanto dicevo prima sulle acque dolci mi viene un pensiero: penso ai miliardi di metri cubi d'acqua dolce che ogni giorno si riversano in mare, laghi, fiumi, cascate e ruscelli, un circuito che dura da milioni e milioni di anni. Secondo il mio pensiero che va al di là della natura, mi vengono in mente le acque dolci che sbucano dalle rocce, dalla crosta terrestre, dai monti, nelle pianure e nelle valli formando laghi, ruscelli e fiumi. Le grandi masse d'acqua marine pressano sulla crosta dei grandi fondali marini, specialmente quelle delle fosse marine dell'arcipelago delle Filippine, nel Pacifico orientale, profonde oltre 10 mila metri, e spingono le acque sottomarine, con una pressione di oltre 1000 atmosfere, ad infiltrarsi nella crosta del fondo marino e, filtrando l'acqua dolce, a sgorgare poi dalle rocce, dalla sabbia, dai monti, dalle colline, nelle pianure e nei deserti, creando fiumi sotterranei anche e fiumi all'aperto, ruscelli, cascate, laghi, ecc. Le acque dolci poi sgorgano dalla crosta terrestre con grande violenza, come le cascate del Niagara e come tante altre cascate che si trovano nei cinque continenti. Infine queste grandi masse d'acqua dolci finiscono nei mari e negli oceani, da cui furono spinte inizialmente, creando quindi un perenne circuito di acque, da marine a dolci. Circuito che la stessa natura creò senza pompe che dal fondo marino arrivano fino alla crosta terrestre per la spinta della pressione degli stessi mari ed oceani. Un moto perpetuo come una grande pompa ma senza energia elettrica, con la forte energia di Madre Natura.

Questo è il mio pensiero che forse ha straripato il mio stesso pensiero.



mio fratello Francesco  
nato il 5 febbraio 1917

nocchiere regia nave “Amerigo Vespucci”  
(1937 - 1939)