



QUANDO I COMANDANTI MORIVANO IN PLANCIA

Storia della torpediniera «Uragano» e del suo comandante Luigi Zamboni
Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria



La torpediniera "Uragano"
(da <http://navyworld.narod.ru>, pubblicata in <http://it.wikipedia.org>)



Ritratto fotografico del capitano di corvetta Luigi Zamboni, comandante della torpediniera "Uragano"
(da *Le medaglie d'oro al valor militare*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1992, p. 419,
riproduzione autorizzata da U.S.M.M. 20/1/2012).

Motivazione della Medaglia d'Oro al Valor Militare conferita alla memoria del comandante Luigi Zamboni con Decreto Presidenziale datato 1 settembre 1949:

«Valoroso comandante di torpediniera, già distintosi in precedenti azioni di guerra, eseguiva numerose scorte di convogli nazionali sulle ardue rotte del Canale di Sicilia aspramente contrastate dall'avversario, dimostrando sereno coraggio ed elevate doti di comando.

Avuto ordine di riportare in Patria a qualunque costo una grossa petroliera, malgrado le avverse condizioni di mare, attraversava arditamente – quale unica via possibile – zona minata dal nemico compresa fra imponenti sbarramenti di mine nazionali. Colpita e gravemente danneggiata la sua unità da improvvisa esplosione di arma subacquea, rimasto in balia delle onde e sospinto dal vento e dalla corrente sui vicini sbarramenti, si prodigava serenamente fino allo estremo limite delle umane possibilità per mantenere la calma e la fiducia nei suoi uomini e per fronteggiare la gravissima situazione.

Quando, dopo lunghe ore di lotta, non era più possibile contenere le vie d'acqua che minacciavano di sommergere l'unità, disponeva l'imbarco della gente sulle zattere di salvataggio mentre egli, unitamente ai suoi ufficiali che trascinati dal suo esempio non lo vollero abbandonare, rimaneva sulla sua nave per dividerne la sorte.

Nell'improvviso precipitare degli eventi si inabissava con il suo Stato Maggiore in quelle acque che avevano conosciuto il suo cosciente ardimento, lasciando fulgido esempio di eroica abnegazione e sublime attaccamento al dovere ed alla nave posta al suo comando.

Canale di Sicilia, 3 febbraio 1943.»¹



Il capitano di corvetta M.O.V.M. Luigi Zamboni (1909-1943) comandante la torpediniera "Uragano" (opera 2008 del pittore e incisore Alberto Parducci dedicata alla rievocazione oleografica della storia militare italiana, pubblicata in <http://www.albertoparducci.it>, riproduzione autorizzata dall'Artista 20/1/2012)

¹ Le onorificenze al merito della Repubblica Italiana, <http://www.quirinale.it>.

«Il più alto eroismo è combattere sino in fondo una battaglia che si sa fin dall'inizio perduta.»²

LA BATTAGLIA DEI CONVOGLI SULLA «ROTTA DELLA MORTE»

Gli eventi bellici in Africa Settentrionale si svolsero nei primi due anni di guerra con alterne fortune, finchè la battaglia di El Alamein (23 ottobre - 3 novembre 1942) segnò il rapido declino delle forze dell'Asse in Africa Settentrionale, che sotto la pressione della vittoriosa avanzata della VIII armata britannica comandata dal generale Montgomery dovettero ritirarsi a partire dalla Cirenaica.

Dopo l'invasione angloamericana del Nord Africa francese, iniziata l'8 novembre 1942 con gli sbarchi in Marocco e in Algeria (Operazione "Torch"), le superstiti truppe italo-tedesche, attaccate su due fronti, dovettero abbandonare anche la Tripolitania e ripiegare in Tunisia.

La Marina Militare italiana ebbe allora il compito di assicurare i rifornimenti a quell'ultima testa di ponte italo-tedesca in Nord Africa. Da metà novembre 1942 fino a metà maggio 1943, quando divenne impossibile proseguire la resistenza, il porto di Biserta fu il capolinea di quella che, per la sua pericolosità, venne chiamata la "Rotta della Morte".

Le cause del tragico epilogo della battaglia dei convogli, durata tre anni, avevano origini lontane. Infatti, nonostante le linee della politica navale italiana tracciate nel 1927 avessero messo in luce l'importanza della protezione delle linee di comunicazione marittima, dalle quali nella prima guerra mondiale era dipeso il 75% dei rifornimenti, la Regia Marina non fu dotata di navi "sottili" in numero sufficiente per il servizio scorta mercantili. Inoltre le poche navi disponibili erano carenti di apparecchiature elettroniche per la rilevazione subacquea e di superficie, nonostante l'industria italiana avesse approntato dei validi prototipi.

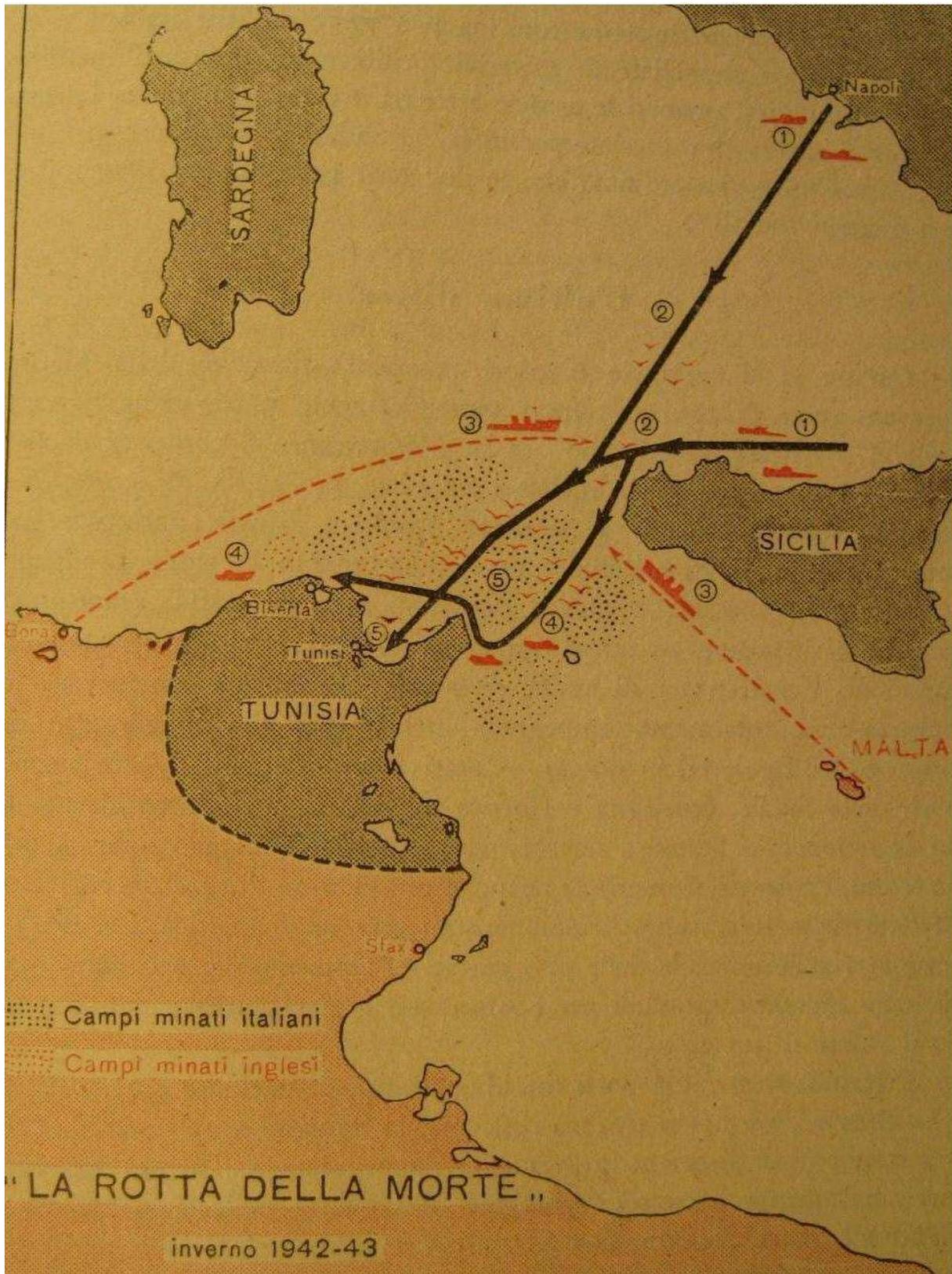
Inoltre gli alti Comandi italiani non sfruttarono la superiorità iniziale e persero l'occasione di conquistare l'Isola di Malta, che nei primi tempi della guerra era assai scarsamente difesa. Fu così che, avvantaggiandosi della favorevole posizione di quell'isola, i pochi sommergibili britannici di base a Malta, coadiuvati dai pochissimi aerei da ricognizione, costituirono fin dal principio del conflitto una costante e crescente minaccia ai traffici marittimi italiani (che avevano il compito di trasportare anche uomini e mezzi tedeschi) nello stretto di Sicilia, nel Tirreno e nel mare Ionio Meridionale.

Quando il raggio di azione degli aerosiluranti di base a Malta aumentò progressivamente da 100 a 200 miglia, i convogli italiani per tenersene lontani dovettero deviare dalla rotta diretta allungando percorsi e tempi di permanenza in mare. Quando poi l'autonomia dei nuovi velivoli britannici si estese a 300 - 400 miglia divenne impossibile per i convogli italiani eluderne la onnipresente minaccia.

Sul fronte terrestre nordafricano col passare dei mesi, e soprattutto dopo l'intervento degli Stati Uniti con il loro enorme potenziale economico, industriale e militare, le forze Alleate crebbero grandemente per numero di uomini e per quantità e

² Dino Buzzati, "Il sublime sacrificio del comandante Fiorelli", «Corriere della Sera», 29 ottobre 1941, in Dino Buzzati, *Il buttafuoco - Cronache di guerra sul mare*, Mondadori, Milano, 1992, p. 146.

qualità di mezzi e materiali bellici, che potevano raggiungere il fronte per vie di rifornimento sicure.



La "Rotta della Morte" nell'inverno 1942-43

(da Marcantonio Bragadin, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale: 1940-1943*, Lega Navale Italiana, Roma, 1945(?), Tav. 12, riproduzione autorizzata da Lega Navale Italiana 27/1/2012)

La flotta nemica di superficie e subacquea andò progressivamente crescendo e il numero di basi navali da cui attaccare il traffico navale italiano andò moltiplicandosi. Analogamente andò aumentando a favore degli avversari la quantità di aeroplani da ricognizione, aerosiluranti e bombardieri e la disponibilità di aeroporti e di navi portaerei tali da permettere il controllo sistematico di aree sempre più vaste del Mediterraneo.

A partire dalla fine del 1942, dopo l'occupazione del Nord Africa francese, la disponibilità di basi navali e di aeroporti in Algeria permise agli Alleati un più esteso e permanente controllo del Canale di Sicilia e del Tirreno e mutò definitivamente a sfavore della Regia Marina gli equilibri di forze nella guerra in quei mari.

La inferiorità delle risorse dell'Asse andò in breve facendosi così grande che nel gennaio del 1943 «apparve inevitabile la conclusione sfavorevole della nostra guerra.»³

In quel periodo molte e diverse erano le insidie da cui dovevano guardarsi lungo la navigazione i convogli che facevano la spola tra Napoli, che era diventata la principale base operativa, e Biserta oppure Tunisi. Nelle vicinanze dei porti e lungo il tratto Tirrenico della rotta si celavano in agguato i sommergibili. Le acque a ponente della Sicilia erano quelle preferite per gli attacchi soprattutto notturni di formazioni di aerosiluranti e di divisioni di incrociatori muniti di *radar*. Grosse formazioni aeree incrociavano continuamente lungo le rotte obbligate del Canale di Sicilia. Piccole motosiluranti veloci sferravano attacchi notturni, in particolare a ridosso delle coste tunisine. Perciò ben pochi furono i nostri convogli che riuscirono a compiere indenni la traversata.

Importante fattore di successo nell'impiego delle ingenti risorse belliche Alleate fu la capacità, su cui solo in tempi recenti si è potuto far luce, dei servizi britannici noti come *ULTRA Intelligence*, che avevano sede a Bletchley Park, vicino a Londra, di decrittare tutti i radiomessaggi cifrati della flotta da guerra italiana a partire da marzo 1941, in occasione della battaglia di Matapan. «Nel giugno dello stesso anno iniziarono le costanti e decisive decrittazioni britanniche relative ai movimenti dei nostri convogli diretti prima in Libia e poi in Tunisia.»⁴

Perciò di tutti i convogli italiani l'Ammiragliato britannico conosceva composizione, carichi trasportati, entità della scorta navale e della protezione aerea, piano di navigazione con rotta e velocità programmate. La possibilità effettiva di sfruttare quelle preziosissime informazioni crebbe col miglioramento dell'operatività delle basi maltesi. La estrema cura con cui l'Ammiragliato seppe mantenere, durante la guerra e per decenni dopo la sua fine, il segreto più assoluto circa le sue capacità di decrittazione, spiega i sospetti dei Comandi italiani e tedeschi, che riponevano eccessiva fiducia nella sicurezza dei loro sistemi crittografici, che certi agguati nemici fossero stati favoriti da spie o traditori.

«Per cercare di far arrivare in Tunisia i rinforzi e i rifornimenti necessari per difendere quell'ultimo baluardo»⁵ e ritardare l'ormai probabile sbarco in Italia degli Alleati, la Marina sostenne un «terribile sforzo» e sacrificò la maggior parte dei pochi cacciatorpediniere e delle unità di scorta leggere che erano rimasti. Dopo la perdita di molte delle navi mercantili e passeggeri di tipo più moderno e veloce, i trasporti dovettero

³ Angelo Iachino, *Tramonto di una grande marina*, Mondadori, Milano, 1966, p. 283.

⁴ Alberto Santoni, «Il vero traditore: le decrittazioni britanniche e la guerra dei convogli», Atti del Convegno, Napoli 22 maggio 1993, in AA. VV., *La battaglia dei convogli 1940-1943*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1994, p. 138.

⁵ Angelo Iachino, cit., p. 285.

essere affidati a carrette vecchie e malandate, che con la loro lentezza condizionavano la velocità del convoglio, esponendo maggiormente ai pericoli se stesse e le navi di scorta.

Tra le insidie presenti lungo la "Rotta della Morte" vanno infine ricordate le mine. Fin dalla prima fase del conflitto, per ostacolare i trasferimenti della flotta britannica tra il bacino occidentale e quello orientale del Mediterraneo, la Marina italiana aveva posato tra la Tunisia e la Sicilia occidentale vasti sbarramenti di mine. Essi vennero successivamente rafforzati per proteggere le rotte dei convogli italiani, creando dei canali di accesso ai porti tunisini, delimitati «dagli sbarramenti occidentali tra Banco Skerki e Biserta e da una duplice serie di sbarramenti orientali: tra le Egadi e Capo Bon e, un poco più a levante, tra Marsala, Pantelleria e le secche di Kelibia.»⁶

Quei banchi di mine si tramutarono presto in grave impedimento per le nuove esigenze dei collegamenti marittimi tra madrepatria e Tunisia, perchè i pochi passaggi lasciati dagli Italiani per consentire la navigazione delle proprie navi vennero ostruiti con mine deposte in gran numero dai posamine britannici.

Nella posa di questi sbarramenti si distinse l'HMS "Abdiel", un grosso posamine veloce da crociera (ben 40 nodi era la sua velocità massima) che tra il 9 e il 31 gennaio 1943 su incarico dell'*Allied Naval Commander Expeditionary Force (ANCXF)* posò campi minati nella zona dello Skerki Bank, una quarantina di miglia a Nord Est del porto di Biserta. L'"Abdiel" andò distrutto subito dopo l'Armistizio, il 10 settembre 1943, appena giunto nel porto di Taranto, da un'esplosione delle mine trasportate a bordo provocata dalla imprudente disattivazione del sistema protettivo di *de-gaussing*.

Altri banchi di mine furono stesi, sempre in gennaio del 1943 e in prossimità dello Skerki Bank, da un altro incrociatore posamine della stessa classe, la HMS "Welshman", che il 1° febbraio fu silurato e affondato da un sommergibile tedesco.



HMS Abdiel, in navigazione in acque costiere

(immagine scattata da un fotografo ufficiale della Royal Navy, conservata all'Imperial War Museum collection N° 8308-29; pubblicata in <http://en.wikipedia.org>; cessazione del Crown Copyright dichiarata da Her Majesty's Stationery Office - HMSO)

⁶ Riccardo Nassigh (a cura di), «La storia: fine in Africa», in AA. VV. *La battaglia dei convogli 1940-1943*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1994, p. 72.

Le mine sparse largamente dal nemico lungo le rotte obbligate in entrata e uscita dal porto di Biserta furono fatali per molte navi nei primi mesi del 1943, perchè l'incessante lavoro di bonifica svolto dai dragamine italiani non era sufficiente per ripristinare la sicurezza della navigazione in quelle acque.

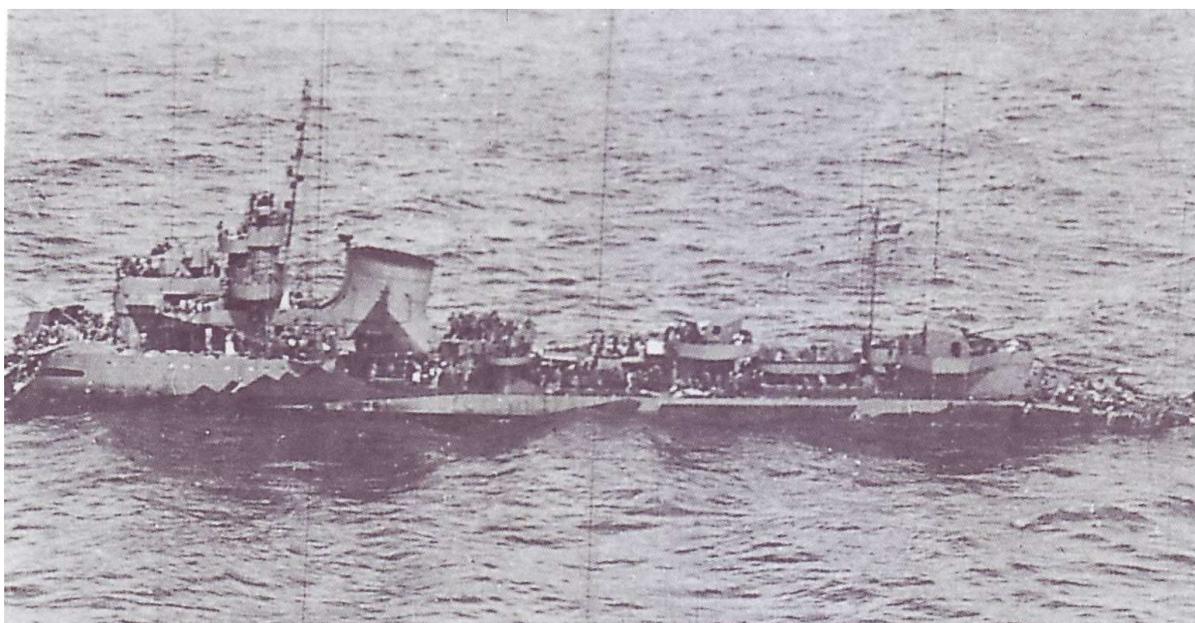
Fu così che il 9 gennaio un convoglio diretto a Biserta con mare molto grosso incappò su un banco di mine a 40 miglia a oriente del porto di destinazione. Il cacciatorpediniere "Maestrale" ebbe la poppa asportata dall'esplosione di una mina e il cacciatorpediniere "Corsaro", che cercava di soccorrerlo, affondò rapidamente con quasi tutto l'equipaggio dopo aver urtato due mine. I morti delle due navi furono 187.

Il 31 gennaio al largo di Capo Bon una mina colpì la corvetta "Procellaria", di scorta al "Maestrale" che veniva rimorchiato verso Trapani per le riparazioni, causando la perdita di 24 marinai. Sorte ancor peggiore toccò alla torpediniera "Prestinari", giunta in soccorso da Biserta, che dopo l'urto con una mina andò a fondo in pochi minuti insieme a 84 membri dell'equipaggio.

Il 3 febbraio, come più estesamente si dirà nel seguito, a saltare sulle mine fu la volta della torpediniera "Uragano" e poi del cacciatorpediniere "Saetta", che le si era avvicinato per dare assistenza. Perirono in mare 284 tra i membri degli equipaggi delle due unità.

L'8 marzo nelle vicinanze di Capo Bon due mine fecero colare a picco la torpediniera "Ciclone", uscita da Biserta per una missione di soccorso naufraghi.

Nelle stesse acque il 24 marzo incapparono nelle mine i cacciatorpediniere "Malocello" e "Ascari", che gli prestava assistenza. Nell'affondamento delle due unità persero la vita 944 uomini tra gli equipaggi e i militari tedeschi imbarcati sulle due navi.



Canale di Sicilia, 24 marzo 1943. Il cacciatorpediniere. "Ascari" con prora e poppa asportate da esplosioni di mine.

Fotografia scattata da un aeroplano italiano impossibilitato a prestare soccorso.

(da La battaglia dei convogli 1940-1943, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1994, p. 222, riproduzione autorizzata da U.S.M.M. 25/1/2012)

«La rotta della Tunisia divenne quindi una terribile forca caudina nella quale era impossibile avventurarsi senza accettare a priori perdite sanguinosissime. I nostri marinai

la chiamavano "la rotta della morte": una rotta che essi affrontarono impavidamente, disseminandola di cadaveri e scafi dilaniati.»⁷

Nonostante le enormi difficoltà, il traffico con la Tunisia fu intenso. Nei sei mesi tra l'11 novembre 1942, giorno di partenza da Napoli del primo convoglio, e il 4 maggio 1943, quando giunse a Tunisi l'ultimo convoglio costituito dalla motonave "Belluno" scortata dalla torpediniera "Tifone", la Marina organizzò 276 convogli, che subirono uno stillicidio di perdite quasi quotidiano, con un totale di 101 navi mercantili andate perdute in mare. In ogni viaggio ognuna di quelle navi aveva mediamente il 23% di probabilità di affondare.

Secondo le statistiche⁸, dei 77.741 militari trasportati ne giunsero a destinazione 72.246, con perdite del 7%.

Delle 433.169 tonnellate complessive di carichi partiti ne arrivarono 306.537. Andò perduto il 29% dei carburanti inviati, il 20% degli automezzi, il 32% del materiale d'artiglieria e delle munizioni, il 30% degli altri carichi.

Nonostante la grande inferiorità di uomini, materiali e mezzi non potesse più lasciar dubbi sull'esito sfavorevole della guerra, la gente di mare italiana continuò a combattere con caparbia tenacia, sostenendo «l'urto delle forze nemiche con tanta indomabile fierezza.»⁹

LA TORPEDINIERA "URAGANO"

Il «gravissimo logorio» subito dal naviglio sottile per la difesa del traffico fu argomento di un incontro a fine gennaio 1943 tra Mussolini e l'ammiraglio Riccardi, Capo di Stato Maggiore della Marina, che illustrò il quadro riepilogativo. Era andato perso il 56% dei cacciatorpediniere (33 su 59 esistenti) e il 50% delle torpediniere (27 su 55).¹⁰ Carenze di materiali per gli scafi e di componenti e scarsità di manodopera specializzata rendevano problematiche la manutenzione e le riparazioni delle unità danneggiate e soprattutto rallentavano i programmi, già drasticamente ridimensionati, di costruzione di nuove unità, soprattutto corvette e avvisi scorta/torpediniere per la difesa dei convogli, nonché i piani di costruzione di nuove navi mercantili veloci.

Fino al 1942, il compito di scortare i convogli era stato assolto da una cinquantina di cacciatorpediniere di squadra, le cui caratteristiche male si adattavano alle peculiarità di quel tipo di servizio.

A partire dalla metà del 1942 cominciarono a entrare in servizio le navi avviso scorta della classe "Ciclone", poi riclassificate come torpediniere di scorta. Esse erano più agili dei cacciatorpediniere e munite di più moderne apparecchiature ed armi per la guerra ai sommergibili e la difesa antiaerea del traffico mercantile. Le torpediniere classe "Ciclone" erano derivate dalla classe "Pegaso", che aveva dimostrato buone qualità per la scorta dei convogli; beneficiavano inoltre di miglioramenti suggeriti dall'esperienza maturata nel servizio scorta convogli, che avevano comportato un notevole aumento del dislocamento allo scopo di incrementare la stabilità, e un potenziamento dell'armamento

⁷ Marcantonio Bragadin, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale: 1940-1943*, Lega Navale Italiana, Roma, 1945, p. 49.

⁸ Giorgio Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico: la Marina Militare Italiana dal fascismo alla Repubblica*, Mondadori, Milano, 1989, pp. 577-578.

⁹ Vero Roberti, *Con la pelle appesa a un chiodo: la guerra sul mare 1940-1943*, Mursia, Milano, 1966, p. 142.

¹⁰ Giorgio Giorgerini, cit., pp. 579-580.

contraereo e antisommergibile. Ne conseguì un maggior pescaggio e una riduzione di 2-3 nodi della velocità massima, che comunque restava intorno ai 25-26 nodi, quindi più che adeguata alle basse velocità dei convogli mercantili.

Furono consegnate 16 unità di questa classe, un numero del tutto insufficiente rispetto alle esigenze. Sei di esse andarono perdute in servizio prima dell'armistizio dell'8 settembre 1943: "Ciclone", "Uragano", "Monsone", "Tifone", "Ardente" e "Groppo". Dopo l'armistizio varie furono le vicende delle restanti torpediniere, che si conclusero con la perdita di cinque di esse ("Ardito", "Ghibli", "Impavido", "Impetuoso" e "Intrepido"), e, dopo la guerra, con la cessione - a titolo di risarcimento dei danni bellici a favore delle nazioni vincitrici - delle navi "Animoso", "Ardimentoso" e "Fortunale" all'Unione Sovietica e delle navi "Aliseo" e "Indomito" alla Jugoslavia.

Alla nuova classe "Ciclone" apparteneva anche la torpediniera "Uragano", protagonista di questa storia. Essa venne impostata a Trieste nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico il 17 giugno 1941, fu varata il 3 maggio 1942 e consegnata il 19 settembre 1942. La sua sigla di identificazione era "UR".

La "Uragano" era lunga 87,75 metri e larga 9,90 ed aveva un'immersione media di 3,77 metri. Il suo dislocamento standard era di 925 tonnellate, quello con carico normale di 1.652 tonnellate e quello a pieno carico di 1.800 tonnellate.

L'apparato di propulsione era costituito da 2 caldaie Yarrow con surriscaldatori di vapore che alimentavano 2 gruppi turboriduttori a vapore Tosi - Parsons con potenza complessiva di 16.000 HP, che azionavano 2 eliche. La velocità massima era di 25 nodi. Con 442 tonnellate di nafta l'autonomia era di 2.800 miglia nautiche a 14 nodi, che si riducevano a 2.140 miglia a 20 nodi e a 1.400 miglia a 25 nodi.

L'armamento dell'"Uragano" era costituito da 4 tubi lanciasiluri da 450 mm in complessi binati, 4 lanciabombe di profondità antisommergibili di tipo tedesco, 2 cannoni da 100/47 singoli, 8 mitragliere da 20/70 binate e 2 singole. La nave era anche attrezzata per trasporto e posa di 20 mine. Le apparecchiature di ricerca e localizzazione per la guerra subacquea comprendevano lo scandaglio a frequenza acustica tipo "Safar".

L'equipaggio era formato da 7 ufficiali e 170 tra sottufficiali e marinai comuni.

Il comando della torpediniera "Uragano" venne affidato al capitano di corvetta Luigi Zamboni fin dalla consegna della nave alla Regia Marina nel settembre 1942.

Nato a Bologna il 14 luglio 1909, lo Zamboni era divenuto guardiamarina nel 1929. Promosso sottotenente di vascello nel 1930, fu ammesso al corso superiore dell'Accademia Navale di Livorno. I suoi primi imbarchi furono sulla cannoniera "Campania", sulla nave scuola "Vespucci" e sul cacciatorpediniere "Manin". Nel 1934, dopo la promozione a tenente di vascello, imbarcò sull'incrociatore leggero "Muzio Attendolo", dove divenne 1° direttore del tiro e rimase ininterrottamente in servizio, raggiungendo il grado di capitano di corvetta, fino all'estate del 1942. L'"Attendolo" partecipò ai principali scontri navali nel Mediterraneo, dalla battaglia di Punta Stilo a quella della Sirte, alle battaglie di metà giugno e metà agosto del 1942. Sull'"Attendolo" Luigi Zamboni meritò due Croci di Guerra al Valor Militare: la prima per il servizio nel Mediterraneo Centrale dal giugno 1940 al giugno 1941) e la seconda per il servizio in Mediterraneo dal giugno 1941.

Sbarcato dall'"Attendolo", che colpito il 13 agosto 1942 da un siluro aveva perso la prua ed era andato in cantiere a Napoli per lunghe riparazioni, il capitano di corvetta Zamboni assunse il comando della torpediniera "Uragano".

Dopo la consegna, la "Uragano" compì presso la base navale di Pola un periodo di addestramento accelerato che durò soltanto poco più di un mese a causa dell'urgente necessità di impiego bellico.

Assegnata alla 2ª Squadriglia Torpediniere di Scorta, nei tre mesi circa prima del suo affondamento la torpediniera "Uragano" svolse una intensa attività bellica, effettuando ben ventidue missioni di scorta convogli in acque greche, tra la Grecia e l'Africa Settentrionale e infine tra i porti nazionali del Tirreno Meridionale e la Tunisia.



La torpediniera "Uragano"

probabilmente in esercitazione antisommergibile nelle acque davanti a Pola nell'autunno 1942
(da <http://navyworld.narod.ru>, pubblicata in <http://it.wikipedia.org>)

L'"Uragano" sostenne numerosi combattimenti contro forze subacquee ed aeree nemiche ed abbattè un aeroplano. Nella notte tra il 22 e il 23 novembre 1942 nel Tirreno Meridionale tentò una manovra di speronamento di un sommergibile avversario che procedeva in emersione. A causa di un attacco aereo mentre era nel porto di Sebra subì numerose perdite fra l'equipaggio.

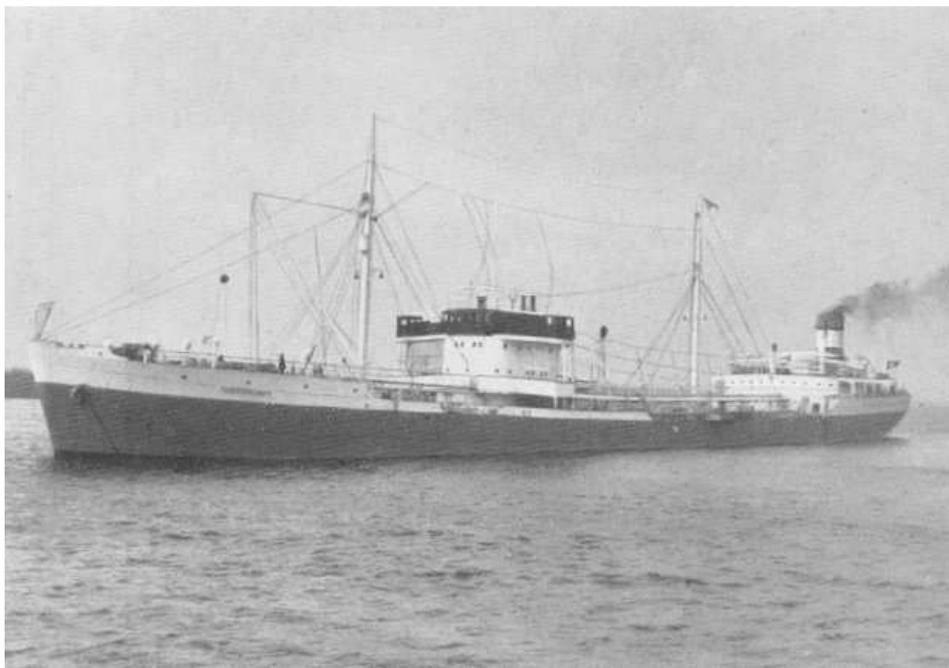
L'ULTIMA MISSIONE DELL'"URAGANO"

Il 3 febbraio 1943 la torpediniera "Uragano" salpò per la sua ventiduesima missione, che sarebbe stata anche l'ultima. Secondo l'Ordine di operazione n. 83 di Marina Biserta e il cifrato di Marina Trapani, lo scopo di quella missione era di scortare lungo la rotta da Biserta a Napoli la motocisterna "Thorsheimer", che dopo aver scaricato carburanti in quel porto tunisino doveva far ritorno vuota in Patria.

La "Thorsheimer" era una nave cisterna della compagnia norvegese Thor Dahl avente tonnellaggio lordo di 9.955 gt, costruita ad Amburgo nel 1935.

Dopo aver fatto parte nella primavera del 1940 di tre convogli tra Gibilterra, il Regno Unito e Curacao, aveva raggiunto La Spezia il 20 maggio.

Il 10 giugno 1940, all'entrata in guerra dell'Italia, il governo Italiano aveva requisito la "Thorsheimer", come annotato nel registro della nave, e internato il suo equipaggio.



M/T Thorsheimer

(Fonte Mr. Narve Sørensen, già dipendente della compagnia Thor Dahl, pubblicata in www.warsailors.com, riproduzione autorizzata da Mrs. Siri Lawson, webmistress, 18/1/2012)

Nello stesso registro si trova traccia della successiva presenza della petroliera a Biserta nel febbraio del 1943.

Date	SAILED	Date	ARRIVED	VOYAGE
1940				
Mar 19	River Mersey	Apr 8	Curacao	Liverpool- Curacao
Apr 10	Curacao	Apr 28	<u>Gibraltar</u>	Curacao- Spezia
May 16	Gibraltar	May	Spezia	
	Seized by Italians in port Spezia 10/6/40			
		<u>1943</u>		
		Feb	In port Bizerta	
	XXXXXXXXXX			
	SUNK BY ALLIED ATTACKS 22-23/2/43			

Registro di navigazione della motocisterna "Thorsheimer"

con annotata la sua presenza nel porto di Biserta nel febbraio del 1943.

(Riksarkivet, National Archives of Norway, Oslo, pubblicato in <http://www.warsailors.com>, riproduzione autorizzata da Mrs. Siri Lawson, webmistress, 19/1/2012)

Il carburante era vitale per rifornire i resti delle unità corazzate e motorizzate e dei velivoli che tenacemente difendevano la Tunisia dalle soverchianti forze Alleate. Poichè le poche petroliere non bastavano, erano adibiti al pericolosissimo trasporto di fusti o addirittura di latte di benzina anche piccoli mercantili, motozattere, oltre che le navi da guerra e perfino i sommergibili. Fu per questo che una volta il feldmaresciallo Rommel in persona salì su un sommergibile, lo Zoea, per ringraziare comandante ed equipaggio per aver trasportato 2.750 latte della tanto attesa benzina.

Essendo perciò di fondamentale importanza la protezione di una petroliera come la "Thorsheimer", le unità incaricate della sua scorta erano ben cinque: la torpediniera "Sirio", che guidava il convoglio, il cacciatorpediniere "Saetta" e le torpediniere "Uragano", "Monson" e "Clio".

Dal Rapporto di navigazione n. 3 del capitano di vascello Corrado Tagliamonte¹¹, comandante del convoglio, risulta che esso salpò da Biserta alle ore 5.30 del 3 febbraio 1943, con cielo sereno, visibilità mediocre e con mare molto agitato da un forte vento di Maestro che si era levato durante la notte.

Il "Sirio", su cui era imbarcato il comandante del convoglio, si diresse a lento moto sulla rotta inversa a quella percorsa nel viaggio di andata, seguito in linea di fila dalle altre unità, per poi raggiungere la velocità di navigazione prestabilita.

Alle 6.50, al traverso della minuscola Isola Cani (situata circa 10 miglia a Nord Est di Biserta), il convoglio assunse la formazione per file parallele distanti circa 500 metri, col "Monson" circa 1.500 metri a proravia della cisterna, "Uragano" e "Saetta" sulla dritta e "Sirio" e "Clio" sulla sinistra.

Alle 8.17 "Monson" e "Uragano" comunicarono che la ricerca ecogoniometrica era molto disturbata a causa del mare forza 4 - 5. Infatti lo scandaglio a frequenza acustica tipo Safar, sistemato nei casotti di rotta delle torpediniere, aveva parecchi difetti: non riusciva a dare indicazioni quando la nave subiva un po' di rollio; presentava echi accessori che creavano confusione; la sua eccessiva rumorosità disturbava le comunicazioni in plancia; di notte lo schermo era di lettura difficile a causa della sua scarsa illuminazione. Era quindi arduo in quelle condizioni poter individuare le mine nemiche che insidiavano quel tratto della rotta.

Tra le 8.40 e le 9.26 il mare molto agitato da Nord Ovest e il vento da Maestrale forza 6 fecero molto rollare e scarrocciare le unità. Lo scandaglio non funzionava a causa del rollio, mentre la foschia e il rollio non permettevano l'esecuzione di punti nave sicuri. Esisteva perciò anche il rischio che il convoglio sconfinasse e andasse a finire sugli sbarramenti di mine italiane. Successivi rilevamenti indicarono che il convoglio era scaduto un miglio a levante.

Intorno alle ore 9.00 la petroliera comunicò di dover ridurre la velocità a 10 nodi.

Alle 9.38, poco dopo che le navi ebbero accostato a dritta per far rotta su Marettimo ed ebbero raggiunto il punto a Latitudine 37° 35' Nord e Longitudine 10° 37' Est, dal convoglio notarono una enorme colonna d'acqua e di fumo innalzarsi a poppa dell'"Uragano", che, privo di una parte della poppa, si fermò e non rispose più alle chiamate radio a onde ultra corte.

Gli scampati al naufragio riferirono di aver sentito una forte esplosione a poppa, presso il locale del timone. L'ufficiale in seconda riunì a prua l'equipaggio e fece mettere a mare i mezzi di salvataggio. A causa delle onde le due imbarcazioni di cui era dotata la

¹¹ *Rapporto di navigazione n. 3*, del Comando 1a flottiglia siluranti di scorta, r. torp. "Sirio", firmato a Napoli il 28 febbraio 1943 dal capitano di vascello Corrado Tagliamonte, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma.

nave si rovesciarono subito. Sulle cinque zattere in dotazione, che restarono a galla, prese posto la gente, che si era buttata tutta in mare. Invece tutti gli ufficiali, tranne quello di rotta, rimasero a bordo con il Comandante, che fu visto sulla plancia sino a quando le zattere non si allontanarono dalla nave a causa dello scarroccio.

Alle 9.40 il comandante del convoglio, ritenendo che l'"Uragano" avesse urtato una mina, ordinò al "Saetta" e al "Clio" di prestare assistenza.

Il comandante del "Saetta", l'espertissimo capitano di corvetta Enea Picchio, che dirigeva la manovra, rallentò a mezza forza e cominciò ad accostare con tutta la barra a sinistra, ma comunicò di non sapere quale assistenza avrebbe potuto dare all'"Uragano", perchè essendo l'unità con il maggior pescaggio temeva di urtare qualche mina.



Il cacciatorpediniere "Saetta" nella foto ufficiale
(fonte Ufficio Storico Marina Militare, pubblicata in <http://it.wikipedia.org>)

Secondo il racconto di Franco Traverso¹², ufficiale del "Saetta", il cacciatorpediniere giunse a circa duecento metri a poppa dell'"Uragano", che nel frattempo con le macchine ferme e di traverso al mare aveva scarrociato verso Sud Est avvicinandosi ai campi minati italiani.

Alle 9.48 una violentissima esplosione al centro dello scafo spezzò il "Saetta" in due tronconi provocando una gigantesca colonna d'acqua mista a nafta, vapore e fumo.

I superstiti, sentita la poppa che si alzava e udito l'ordine del Comandante e del Direttore di Tiro di abbandonare la nave, si buttarono subito in mare e si aggrapparono alle zattere che già si trovavano in acqua, cercando di allontanarsi per non essere colpiti dalle sovrastrutture della plancia e dell'albero di prua che si stavano abbattendo in mare. La prora e la poppa si sollevarono e in circa 50 secondi si infilarono in acqua e si inabissarono.

Tra i naufraghi del "Saetta" interrogati tre giorni dopo che erano stati portati in salvo a Biserta, nessuno seppe dare notizie del Comandante. Franco Traverso raccontò poi

¹² Vero Roberti, cit., pp. 230-233.

che quando l'acqua raggiunse la plancia si buttò in mare e fu seguito dal Comandante, che era stato l'ultimo a lasciare il "Saetta". Come risulta dalle loro deposizioni, alcuni dei naufraghi dell'"Uragano" riferirono invece di aver visto il comandante del "Saetta" «sulla plancia nel momento in cui affondava la nave, nell'atteggiamento del saluto romano.»¹³

Alle 9.50 il "Clio" comunicò che il "Saetta" aveva urtato contro una mina. Il Comandante del convoglio gli ordinò di fermarsi e recuperare i naufraghi col battello.

Le altre unità continuarono la navigazione.

Dieci minuti dopo il Comandante del convoglio, constatato che a causa del mare e del vento il "Clio" non poteva far nulla, gli ordinò di interrompere i soccorsi e di seguirlo nella scia.

Alle 9.55 dal convoglio venne comunicato al Comando Superiore della Regia Marina ("Supermarina") che il "Saetta" era affondato e che a causa del mare forza 5 e del vento non era possibile dare alcuna assistenza ai naufraghi.

Alle 10.00 il convoglio assunse la formazione in linea di fila, per poi passare a quella per file parallele, con il "Monzone" davanti, il "Sirio" a sinistra e il "Clio" a dritta della petroliera.

Alle 12.05 il Comandante del convoglio informò Supermarina della criticissima situazione della torpediniera "Uragano" e chiese a Biserta di inviare mezzi di soccorso.

Alle 12.20 dal convoglio venne avvistata una formazione di 11 bombardieri e aerosiluranti nemici, scortati da 4 caccia, che cinque minuti dopo attaccarono. Intercettati dagli aeroplani tedeschi di scorta e bersagliati dal fuoco dei cannoni e dalle mitragliere delle navi, gli attaccanti perdettero un aereo, che cadde in mare.

Il convoglio ricevette alle 13.33 l'ultimo messaggio radio dell'"Uragano", che comunicava la sua criticissima posizione.

Spesso le navi che urtavano una mina o venivano colpite da un siluro si inabissavano repentinamente, talora in meno di un minuto, come accadde al "Saetta". Per questo motivo i marinai dei mercantili usavano tenere slacciate le scarpe, che avrebbero impacciato il nuoto nel caso avessero dovuto lanciarsi in acqua, e predisponevano appositamente sui ponti di coperta zatterini, tavole di legno e galleggianti vari in modo tale che scendessero subito in mare in caso di affondamento e ai quali i naufraghi potessero facilmente aggrapparsi.

Invece l'"Uragano" si mantenne a galla per circa quattro ore, sia pur precariamente, mentre «dal posto di comando, serenamente, il Comandante impartiva tutte le necessarie disposizioni prima per tentare di salvare la nave e quando, dopo lunghe ore di lotta, non fu più possibile contenere le vie d'acqua, disponeva l'imbarco della gente sulle zattere di salvataggio mentre egli, unitamente agli ufficiali del suo Stato Maggiore che non lo vollero abbandonare, si inabissò con l'unità al suo comando»¹⁴ secondo le più alte tradizioni della Marina. Aveva 33 anni.

¹³ *Verbale di interrogatorio dei naufraghi del r.c.t. "Saetta" e della r. t. "Uragano"* firmato a Biserta il 6 febbraio 1943 dal capitano di fregata Luigi Ronca, incaricato dell'inchiesta, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma.

¹⁴ *Le medaglie d'oro al valor militare*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1992, p. 418.



La torpediniera "Uragano" in navigazione.
(da Enrico Cernuschi, *L'indistruttibile Lince*, «Lega Navale», ottobre 2008, p.27,
riproduzione autorizzata da Lega Navale Italiana 6/7/2009)

Non sopravvisse alcuno dei marinai a bordo dell'"Uragano" che potesse narrare gli ultimi istanti di vita del Comandante.

La sorte aveva deciso che la morte non avrebbe colto Luigi Zamboni fulminea e ineluttabile per mezzo di un ben centrato colpo d'artiglieria durante il divampare di uno dei tanti violenti combattimenti in cui aveva diretto il tiro dei grandi cannoni di un incrociatore. La sorte, invece, prima che la torpediniera "Uragano" si inabissasse, gli concesse quattro ore di tempo per decidere se fosse giunto il giorno di rinunciare alla sua ancor giovane vita per mantenere la fedeltà alla nave fino all'estremo sacrificio di colare a picco con essa.

Quali siano stati in quelle ore i suoi pensieri avrebbe potuto immaginarlo solo il giornalista e scrittore Dino Buzzati, per tre anni imbarcato sugli incrociatori come corrispondente di guerra del "Corriere della Sera", che nelle sue cronache di battaglia sul mare seppe «essere epico usando parole dimesse» e «illuminare di luce straordinaria un personaggio, si trattasse d'un Comandante o si trattasse del più umile marinaio.»¹⁵

Per il suo spiccato senso di disciplina e del dovere, e più ancora per la «concezione aristocratica che egli aveva del coraggio, inteso come applicazione estrema e se del caso stoica del proprio dovere», egli avrebbe forse immaginato il comandante Zamboni mentre si aggirava per la nave «cercando se qualche ferito fosse rimasto ancora a bordo» e infine mentre faceva «in direzione dei naufraghi un cenno con la mano. Un cenno di saluto che insieme voleva significare: andassero pure, non si preoccupassero di lui, quello era il suo posto e non lo avrebbe per nessun prezzo lasciato.»¹⁶

Nel frattempo il convoglio, che aveva continuato il suo cammino zigzagando in linea di fila, passò al traverso dell'Isola Formica e di Capo S. Vito e, giunto al traverso dell'Isola delle Femmine, si mise in rotta per Napoli.

¹⁵ Mario Cervi, «I corrispondenti di guerra e la Marina», Atti del Convegno, Napoli 22 maggio 1993, in AA. VV., *La battaglia dei convogli 1940-1943*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1994, p. 162.

¹⁶ Dino Buzzati, "Il sublime sacrificio del comandante Fiorelli", «Corriere della sera», 29 ottobre 1941, in Dino Buzzati, cit., p. 149.

Alle 23.00 il "Clio", con le macchine in avaria, dovette lasciare il convoglio e dirigere per Palermo.

La navigazione di "Sirio", "Monson" e "Thorsheimer", sorvolati più volte da aerei, proseguì tra frequenti chiamate ai posti di combattimento e vari rallentamenti causati da avarie alle malandate pompe nafta e olio del "Sirio".

Alle 6.20 del 4 febbraio 1943 furono avvistate sulla dritta due motosiluranti italiane.

Alle 12.50 il piccolo convoglio entrò finalmente nel porto di Napoli ed alle 13.15 si ormeggiò di punta al molo S. Vincenzo n. 23, dopo aver percorso 447 miglia in 31 ore e 45 minuti.

L'Ammiraglio Comandante la Marina Militare incaricò il capitano di fregata Luigi Ronca di svolgere l'inchiesta sull'affondamento dell'r. c. t. "Saetta" e della r. t. "Uragano".

Le deposizioni dei superstiti della torpediniera "Uragano", che erano stati soccorsi il giorno dopo l'affondamento della loro nave e portati a Biserta, furono registrate nel verbale di interrogatorio.¹⁷ I naufraghi testimoniarono che il comandante Zamboni era rimasto sulla plancia insieme agli ufficiali, tra i quali l'Ufficiale in seconda, gravemente ferito a una gamba dall'esplosione, e dichiararono di ritenere che essi fossero affondati con la nave, ad eccezione dell'ufficiale di rotta che era stato visto su uno zatterone di cui ignoravano la sorte. I naufraghi dichiararono di aver perduta di vista la loro nave verso mezzogiorno. Sino a quell'ora ne avevano visto l'albero apparire fra le onde mentre le tre zattere di salvataggio si allontanavano spinte del forte vento.

Il Comandante della 1^a Flottiglia Siluranti di Scorta, capitano di vascello Tagliamonte, a conclusione del Rapporto di navigazione (che tra gli allegati comprendeva i verbali delle comunicazioni scambiate con l'"Uragano" e i verbali di interrogatorio dei naufraghi) dichiarò che dai segnali scambiati con l'"Uragano" egli aveva «tratto la certezza, a conferma delle impressioni già riportate nei frequenti contatti avuti con il Comandante Zamboni, che egli, sino all'ultimo, ha mantenuto inalterata la calma e che le sue particolari doti di forza d'animo e di sereno spirito di sacrificio hanno riflesso nel sinistro della sua unità.» Il comandante Tagliamonte terminava il rapporto chiedendo che gli fosse «concessa l'autorizzazione, ad inchiesta sull'affondamento terminata, di prenderne visione per poter proporre il Comandante Zamboni per una decorazione al valore.»¹⁸

La proposta fu poi presentata e con Decreto Presidenziale datato 1 settembre 1949 venne conferita alla memoria del capitano di corvetta Luigi Zamboni la più alta decorazione al Valor Militare con la motivazione riportata a pagina 2.



(da *Le medaglie d'oro al valor militare*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1992)

¹⁷ *Verbale di interrogatorio dei naufraghi del r.c.t. "Saetta" e della r. t. "Uragano"*, cit.

¹⁸ *Rapporto di navigazione n. 3*, cit.

Del terribile calvario dei naufraghi dell'"Uragano", che durò quasi due giorni, poco si conosce. Tuttavia si può immaginare che esso sia stato molto simile a quello dei naufraghi dell'altra nave, il "Saetta", che emerge in tutta la sua tragicità dal racconto del capitano di corvetta Traverso¹⁹. Egli descrisse molti particolari di quella tragedia del mare, cominciando dal vano tentativo di far riunire la sua zattera, alla quale erano aggrappati una ventina di uomini, alle altre sei o sette zattere tutte cariche di gente. Ogni sforzo si rivelò inutile perchè i marinai, costretti a vogare con le mani, non riuscirono a vincere la forza del mare e del vento, che separò le zattere una dall'altra e dall'"Uragano", che scarrocciando si allontanava.

Le onde si frangevano sulla la zattera del capitano Traverso facendola spesso rovesciare, nonostante egli cercasse di disporre la gente nel modo migliore per bilanciarla, e ad ogni rovesciamento alcuni di coloro che venivano a trovarsi in acqua sopravvento non riuscivano più a raggiungerla. In tal modo «i continui gelidi bagni e il freddo vento di maestrale» completarono la «tremenda opera di distruzione.» Acqua e gallette di emergenza erano inutilizzabili perchè deteriorate dall'acqua salata penetrata a causa della difettosa tenuta stagna del bidone sigillato che le conteneva. Dopo circa otto ore della ventina di marinai della zattera ne erano rimasti soltanto nove. I superstiti, semiassiderati, «cominciarono a dare segni di depressione morale e di abbandono», rassegnandosi passivamente alla morte. I tentativi di rianimarli ebbero poco successo. Col passar delle ore, alcuni manifestarono i primi sintomi di squilibrio mentale.

I sopravvissuti delle tre zattere dell'"Uragano" furono raccolti dalle motovedette italiane solo verso le ore 18 del giorno successivo, il 4 febbraio. Delle altre due zattere e delle due barche non si seppe più nulla.

Dall'elenco dei naufraghi²⁰, risulta che i marinai scampati all'affondamento dell'"Uragano" furono solo quindici, suddivisi in tre zattere di salvataggio.

Nella prima zattera si salvarono il capo cannoniere di 3^a classe Giovanni Ceccon, che la conduceva, il 2^o capo cannoniere Adolfo Restuccia, i cannonieri Stefano Porcelli e Giuseppe D'Onofrio e il fuochista Michele Buonaccori. Invece altri due marinai ospitati su quella zattera, il sottocapo meccanico Ciurci e l' elettricista Maresca, furono visti morire dai compagni dopo circa un giorno.

Sulla seconda zattera i sopravvissuti furono il nocchiere Gioacchino Barone, che la comandava, i fuochisti Attilio Cavallero e Faliero Ricci e il motorista Pozzoni. Sulla zattera, capace di una trentina di persone, furono visti morire l'ufficiale di rotta e molti marinai, tra i quali il fuochista Egidio De Francesco.

Sulla terza zattera si salvarono il segnalatore Orazio Rosa, che ne era al comando, i cannonieri Domenico Stuto e Domenico La Scala, il motorista Ernesto Micheli, il fuochista Rinaldo De Bartoli e il furiere Michele Mangano.

Due dei naufraghi, Pozzoni e La Scala, vennero ricoverati all'ospedale di Biserta.

I marinai Dell'Acqua e Alessi, che erano a cavalcioni della iole in dotazione alla nave, furono persi di vista. Un'altra zattera fu scomparve alla vista al cader della notte. Essa conteneva il sottocapo meccanico Albino Pinter e il motorista Mario Terzagli.

Tra i dispersi vi erano anche il sottocapo cannoniere Ottavio Minieri, anni 20; il capo di 2^a classe Giacinto Matarazzo, di Gaeta (Latina), anni 33; il marinaio silurante Luciano Del Ponte, di Fiume, anni 21, e tantissimi altri.

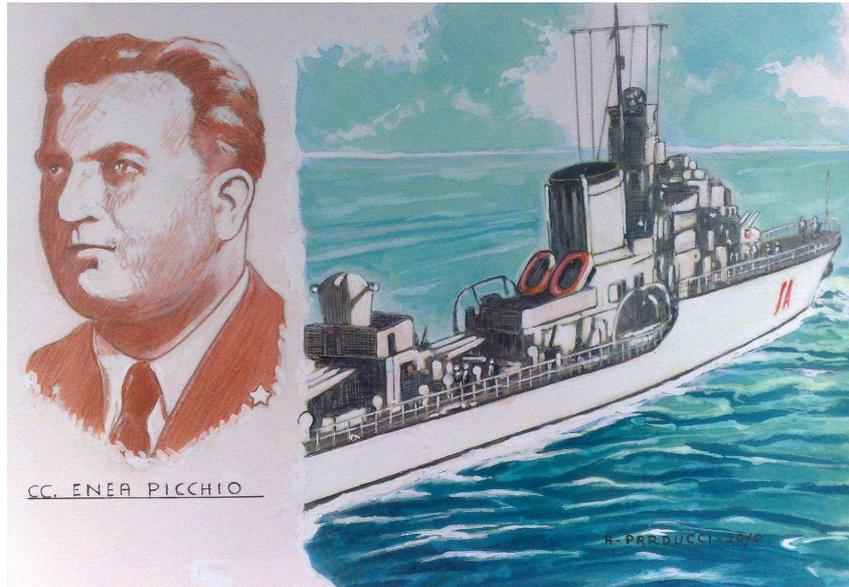
¹⁹Vero Roberti, cit., pp. 230-231.

²⁰ Dall'*Elenco dei naufraghi della r. t. "Uragano"* allegato al *Verbale di interrogatorio dei naufraghi del r.c.t. "Saetta" e della r. t. "Uragano"*, cit.

All'appello finale mancavano in tutto 114 uomini d'equipaggio.

I trentanove naufraghi del cacciatorpediniere "Saetta" vennero recuperati addirittura dopo due giorni, durante i quali erano andati alla deriva verso Capo Bon, attraverso i campi minati che impedivano ai mezzi navali ogni ricerca e soccorso. Intorno alle 9 del mattino del 5 febbraio furono avvistati da un caccia bimotore tedesco Messerschmitt 110 e raccolti mezz'ora dopo da un idrovolante Cant Z.506, ammarato con difficoltà a causa della maretta ancora persistente.

Alla memoria del comandante del "Saetta", Enea Picchio, fu conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare.



Il capitano di corvetta M.O.V.M. Enea Picchio (1906-1943, comandante il cacciatorpediniere "Saetta"
(opera 2010 del pittore e incisore Alberto Parducci dedicata alla rievocazione oleografica della storia militare italiana, pubblicata in <http://www.albertoparducci.it>, riproduzione autorizzata dall'Artista 20/1/2012)

Due settimane dopo la "Thorsheimer", protetta da tre navi scorta, era di nuovo in rotta verso la Tunisia con le cisterne riempite di 13 milioni di litri di preziosissimo carburante per i mezzi dell'Asse. I radiomessaggi con i dati della sua rotta furono, come al solito, decifrati dall'*ULTRA Intelligence* britannico. Perciò la "Thorsheimer" fu facilmente individuata e attaccata da bombardieri americani B25 Mitchell, che la danneggiarono, e infine, mentre era ferma a 20 miglia a Sud Ovest di Marettimo nella notte di plenilunio del 21 febbraio 1943, fu colpita e fatta esplodere dal siluro di uno dei sei aerosiluranti Bristol Beaufort fatti decollare da Malta per finire la nave.²¹

La torpediniera "Monzone", dopo aver svolto altre due difficili missioni di scorta convogli tra Palermo, Biserta e Napoli, fu bombardata da nove velivoli americani e affondata meno di un mese dopo, il 1° marzo 1943, mentre si trovava ormeggiata nel porto di Napoli.

Solo due delle navi del convoglio di cui si è qui narrata la storia sfuggirono all'ecatombe delle nostre navi. Esse erano le torpediniere "Sirio" e "Clio", che continuarono a svolgere una intensa attività bellica, proseguita anche dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 durante il periodo della cobelligeranza con gli angloamericani, e rimasero in servizio dopo la guerra fino alla radiazione avvenuta nel 1959.

²¹ Lee Heide, *Whispering Death: An Autobiography of World War II*, Trafford Publishing, Victoria, 2000, p. 123.

Della «vita faticosa e piena dei rischi»²² di quelle piccole navi da guerra che per proteggere i lenti mercantili andavano e venivano quasi ininterrottamente, con «bello o cattivo tempo, bonaccia o burrasca», degli oscuri sacrifici, della fierezza e dell'eroismo disperato di quei marinai, il pubblico ignorò tutto, o presto dimenticò. Infatti la stampa trascurò questi aspetti della guerra sul mare, più per censura del "Minculpop" e zelante reticenza della propaganda di regime che per motivi di segretezza militare.

In memoria dei morti della torpediniera "Uragano" e degli oltre trentaseimila marinai italiani che persero la vita nella 2ª guerra mondiale si pubblica qui la fotografia di due marinai di Pignataro Maggiore (Caserta): Ottavio Minieri, 20 anni, sottocapo cannoniere sull'"Uragano", e il suo amico Giorgio Natale, 23 anni, uno dei 118 morti del cacciatorpediniere "Da Recco" nella battaglia del Banco di Skerki del 1° dicembre 1942.

E' bello ricordarli così come appaiono nella fotografia, con le «facce lisce e sorridenti di ragazzi in fiore, rimaste così per l'eternità.»²³



Il sottocapo cannoniere Ottavio Minieri, scomparso nell'affondamento della nave "Uragano" (a destra nella fotografia) ritratto con l'amico Giorgio Natale, morto in combattimento sul cacciatorpediniere "Da Recco".

(da *La ricorrenza del 4 Novembre ed il ricordo di un ventunenne pignatarese*,
pubblicata in <http://www.comunedipignataro.it>,
riproduzione autorizzata dal sig. Pietro Ricciardi, webmaster, 26/1/2012)

**«Poi le acque tornarono buie e silenziose,
mentre l'anima compiva il viaggio degli eroi.»²⁴**

© gennaio 2012
Adolfo Zamboni

²² Dino Buzzati, "La torpediniera di Nicolini", 12 agosto 1941, non pubblicato, in Dino Buzzati, cit., p.129.

²³ Id., "22 anni dopo", «Corriere della Sera», 6 maggio 1965, in Dino Buzzati, cit., p. 316.

²⁴ Id., "Il sublime sacrificio del comandante Fiorelli", «Corriere della Sera», 29 ottobre 1941, in Dino Buzzati, cit., p. 143.

NOTE SULLA PROTEZIONE DEL DIRITTO D'AUTORE DELLE IMMAGINI

Secondo accurate indagini svolte dall'autore circa le fonti archivistiche e iconografiche, le immagini che illustrano questo saggio risultano, a seconda dei casi, di pubblico dominio oppure la loro riproduzione è stata autorizzata per la pubblicazione senza fini commerciali in questo saggio da coloro che ne possiedono i diritti d'autore.

L'autore di questo saggio si dichiara comunque disponibile, in caso di eventuale involontaria infrazione del copyright, a rimuovere, dietro semplice richiesta documentata da parte dell'effettivo possessore del *copyright*, quelle immagini che dovessero essere state segnalate come oggetto di infrazione.