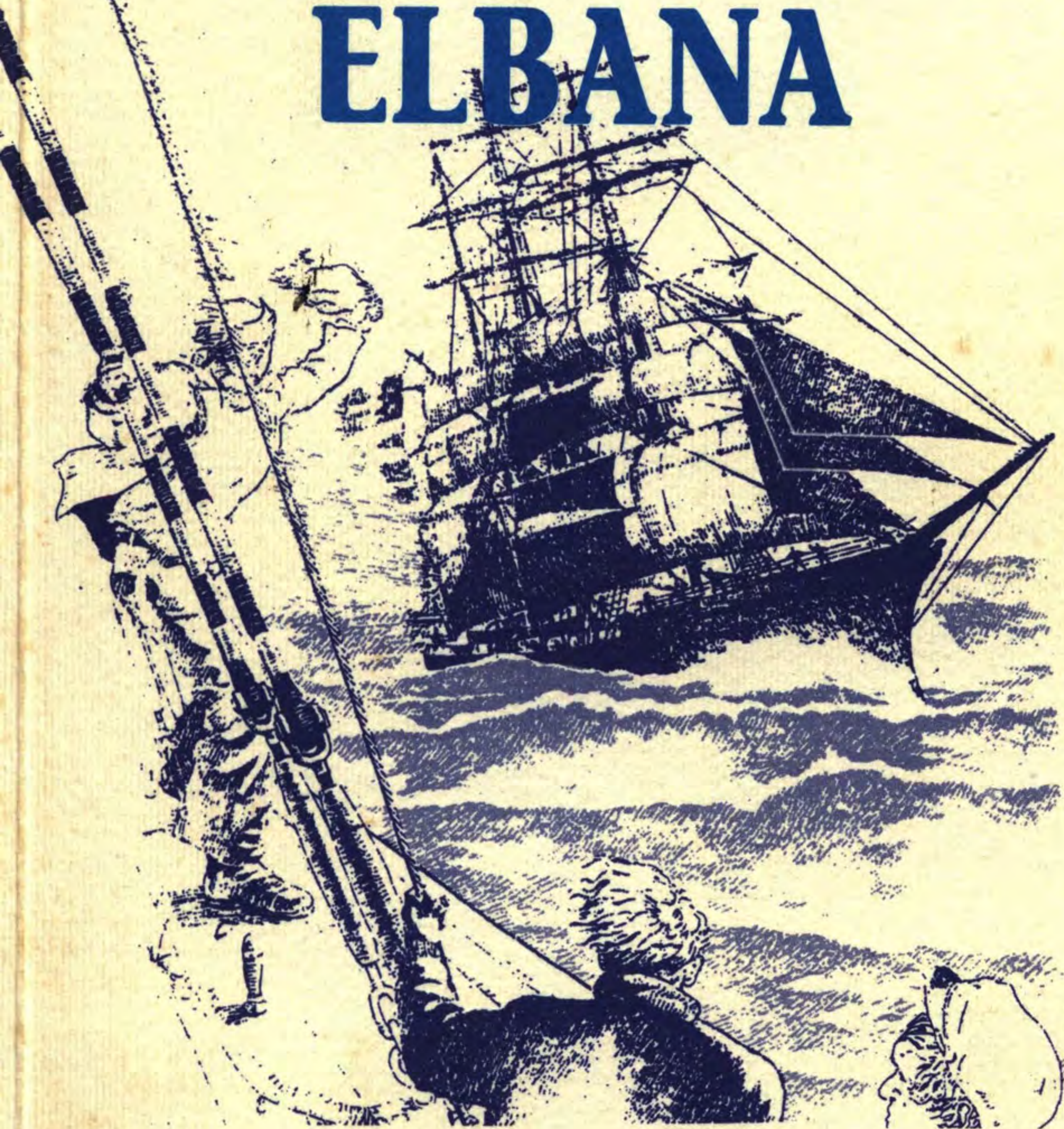


Alfonso Preziosi

STORIA DELLA MARINERIA ELBANA



Alfonso Preziosi

**STORIA DELLA
MARINERIA
ELBANA**

Progetto grafico
Enrico Segre'

Questo volume è stato stampato con il patrocinio del Corriere Elbano
e sponsorizzato dai seguenti Enti:

Associazione Nazionale Marinai Italiani
Sezione "G. Barbera" - Portoferraio

Associazione Albergatori Elbani

Azienda Promozione Turistica Arcipelago Toscano

Banca di Credito dell'Elba

Comuni di:

Campo nell'Elba

Portoferraio

Porto Azzurro

Rio Marina

Rio nell'Elba

Elba Promotion

Esaom Cesa

Lions Club Isola d'Elba

Monte dei Paschi di Siena

Parco Nazionale Arcipelago Toscano

Il disegno in copertina è tratto
dal volume "*Mare, padre padrone*"

© Il Libraio, 2000

Calata Mazzini, 9

Portoferraio

Isola d'Elba

PREFAZIONE

Questo libro è nato dal proposito di raccogliere in un unico volume tutte le testimonianze che sono state scritte sulla mariniera elbana e pubblicate in diversi tempi su altri libri o in giornali e riviste. Ho di proposito tralasciato di parlare delle notizie riportate nei volumi dei maggiori storici elbani, il Ninci e il Lambardi, essendo supposizioni più che notizie storicamente documentate. Ho pertanto ritenuto di trattare l'argomento a cominciare dalla metà del XIX secolo quando Leopoldo II, venuto appositamente all'Elba, consegnò a 165 bastimenti la nuova bandiera della mariniera velica elbana.

Di questo libro non voglio arrogarmi altro merito al di fuori di quello di aver ridotto e in buona parte trascritto quanto sui vari argomenti era stato già detto, limitandomi a riportare i fatti in modo più conciso, tralasciando i particolari che sembravano superflui e che il lettore interessato potrà eventualmente ritrovare nei testi utilizzati, e cioè per la mariniera velica gli articoli pubblicati sul "Corriere Elbano" e su "Lo Scoglio" dal dott. Valdo Vadi, il quale si è avvalso anche dei ricordi familiari trasmessigli dal suocero il prof. Regolo Rabaioli; per i comandanti della mariniera velica e della flotta della Società ILVA gli articoli de "La Piaggia" e in parte del volume "Mare, padre padrone" di Pino Leonardi e di Mario e Carlo Carletti; per la storia della Navigazione Toscana lo studio di Pietro Catanzaro pubblicato sulla "Rivista di Livorno", 1954, n. VI, e gli articoli di Giancarlo Molinari pubblicati nei n. 18-19-20-21 de "Lo Scoglio"; per l'affondamento dello *Sgarallino* il volume di Giuliano Giuliani.

Il libro non vuol essere quindi un'opera di creazione, ma di

compilazione, nella quale non si dice niente di nuovo, ma si ripropone per una consultazione più agevole e a portata di mano quanto è già stato scritto da altri.

Ho cercato nei limiti del possibile di non indulgere alla retorica della quale talora non ho potuto fare a meno trattandosi di un genere parenetico nel quale prevale una tendenza naturale alla esaltazione.

Il volume è diviso in due parti: la prima è dedicata alla storia della marineria velica e ai capitani e nostromi che hanno lasciato un ricordo di sé, e alle flotte della società ILVA e della Navigazione Toscana; la seconda ai marinai elbani di ogni grado che hanno partecipato alla seconda guerra mondiale e sono ancora viventi ed hanno raccontato essi stessi la loro storia, oppure -se deceduti- ne hanno lasciato memoria ai loro familiari. Storie vere, opportunamente selezionate e accertate, destinate a restare come testimonianza dell'apporto che i marinai elbani hanno dato alla Marina Militare in una guerra impari e sfortunata, combattuta contro un nemico superiore per i mezzi, non per il senso del dovere.

Accanto alle storie delle Medaglie d'Oro Teseo Tesei e Ilario Zambelli, e degli ammiragli, abbiamo voluto riportare anche quelle degli umili marinai che non hanno compiuto imprese eccezionali ma che tuttavia si sono comportati in modo meritevole di essere ricordati. Di particolare rilievo i nomi degli elbani divisi per Comune deceduti nel secondo conflitto mondiale con l'indicazione delle navi dove erano imbarcati, la loro qualifica, la data e il luogo dove sono caduti. L'elenco è stato fornito dal Ministero della Marina Militare per interessamento del locale Gruppo "G. Barbera" dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia.

Alfonso Preziosi

LA FLOTTA VELICA ELBANA

La storia della marineria velica elbana ha radici lontane che risalgono almeno ai primi secoli dopo il Mille, quando Pisa estese la sua dominazione sull'Elba. Non sono mancate da parte dei cultori di storia locale le notizie sull'attività marinara delle popolazioni elbane quando il ferro e il vino dell'Elba venivano esportati in tutti i porti del Mediterraneo; ma di una vera e propria marineria elbana si può parlare allorché, il 21 Agosto 1841, fu solennemente inaugurata, benedetta e innalzata a Portoferraio la nuova bandiera consegnata ai 165 bastimenti elbani da Leopoldo II, giunto all'Elba con la figlia Augusta Ferdinanda sulla goletta del capitano Scappini di Rio⁽¹⁾.

Era la stessa bandiera che Napoleone aveva dato alle navi elbane *La Carolina*, *L'Ape* e *La Mosca* per sorvegliare le coste dell'isola e impedire le frodi del minerale di ferro; una bandiera che "cinta dell'aureola di gloria che circondava il nome di Napoleone, ancorché decaduto dalla sua grandezza, divenne in breve la più rispettata del Mediterraneo"⁽²⁾.

Quei 165 bastimenti provenivano in buona parte dalla marina di Rio, dove "si costruivano da maestri d'ascia riesi, magnifici bastimenti che, comandati ed equipaggiati da gente riese, portarono trionfalmente su tutti i mari, dal Mar Nero all'Oceano Atlantico e al Rio della Plata, il nome del nostro piccolo e audace paese"⁽³⁾. Un altro cantiere era nella marina di Marciana, "i cui abitanti erano quasi tutti attivi, coraggiosi ed esperti marinari. Di fatti la marina di Marciana è un paese marino"⁽⁴⁾.

Nel 1854 la flotta velica elbana contava 236 bastimenti che presentavano una notevole varietà di tipi di armatura: tartane, lac-

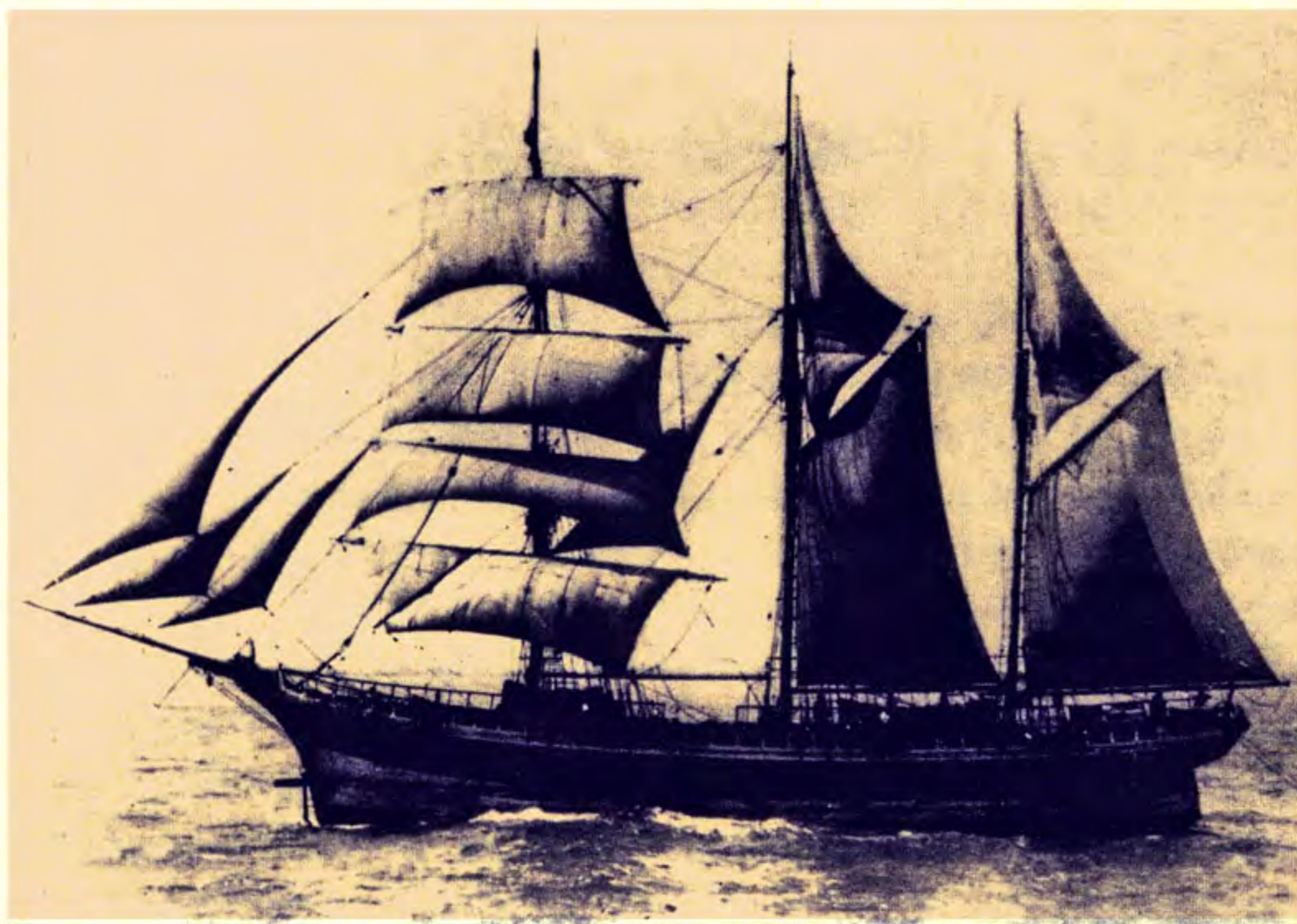
coni, gondole, schooners, cutters, golette, brigantini, barchi bestia, ecc.; partivano da Genova e attraversavano l'Atlantico, diretti verso i porti dell'America del Sud, dove caricavano cereali, oppure risalivano l'Oceano verso i porti britannici dove caricavano carbon fossile; altri si dirigevano verso Odessa a caricare grano, oppure frequentavano i porti francesi e spagnoli del Mediterraneo. I capitani dei bastimenti trafficavano in proprio trasportando vino da Marciana e ferro da Rio.

Buona parte dei bastimenti riesi era al servizio della Società che gestiva le miniere; da una statistica dell'amministrazione delle miniere, risulta che in sette anni, dal 1871 al 1877 dei 7813 bastimenti che avevano caricato minerale a Rio Marina, 6074 (78%) appartenevano al circondario di quel paese⁽⁵⁾.

Il servizio fu intensificato allorché a Piombino e a Portoferraio sorsero gli altiforni; ma ormai la marineria velica aveva fatto il suo tempo e agli antichi bastimenti andavano a mano a mano sostituendosi le navi a vapore. Tramontava un'epoca, della quale parla Luigi Berti nel suo romanzo "Tramonto sull'Elba"⁽⁶⁾; non tramontava tuttavia il ricordo di quei capitani e di quei nostromi dei quali è stato tramandato il nome per l'attitudine marinara che avevano acquisito fin da ragazzi e che li aveva resi noti anche fuori dell'Elba.

NOTE

- (1) Ne parla AULO GASPARRI in *Bandiere al vento*, "Lo Scoglio", 1983, n. 1
- (2) VINCENZO MELLINI, Manoscritto Biblioteca Foresiana
- (3) REGOLO RABAIOLI, citato da VALDO VADI nell'articolo *Aspetti della marineria elbana: la flotta velica* in "Corriere Elbano", n. 32 del 1973
- (4) REPETTI, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, Firenze 1839
- (5) VALDO VADI, *Marineria Elbana*, "Lo Scoglio" n. 39, 1993
- (6) Editrice Ceschina, Milano 1962. Un ricordo della marineria velica era anche quello degli ex-voto conservati nei santuari elbani scampati



LA NAVE-GOLETTA *GIOVANNINO*

a qualche naufragio dei quali parlano il VADI nell'articolo pubblicato sul "Corriere Elbano" citato, BATTAGLINI nel volume *Gli ex voto marinari del Santuario di Montenero*, Pacini, Pisa 1981 e VANAGOLLI in *La tradizione marinara nell'arte*, "La Piaggia" n. 17, 1988. Oggi purtroppo quasi tutti i santuari sono stati depredati dagli ex voto. Tuttavia alcuni di questi sono stati riprodotti dal Battaglini nel volume sopracitato.

Il Vadi, nella sua monografia su Marciana Marina, ricorda Giuseppe Balestrini i cui discendenti furono tutti valentissimi uomini di mare, Cacialli, Lupi, Murzi, Carradini Angelo, prestigioso comandante dell'*Isolina* dell'armatore Berti. Era di Marciana Marina il comandante della speronara *La Carolina*, Francesco Galanti, che dimostrò la propria bravura marinaresca quando riuscì a traghettare Napoleone all'isola di Pianosa dopo "un'agitata e pericolosa navigazione" (Vadi, op, cit.).

LA MARINERIA VELICA DI PORTO AZZURRO

Ogni comune elbano ha avuto un personaggio di grande prestigio che lo ha reso famoso anche al di fuori dell'ambito ristretto dell'isola. Pensiamo alle medaglie d'oro Ilario Zambelli, di Rio Elba, martire delle Fosse Ardeatine, a Teseo Tesei, di Marina di Campo, caduto sugli sbarramenti del porto della Valletta, all'ammiraglio Faggioni, di Rio Marina, il navigatore solitario e primo italiano in Antartide, a Giacomo Cardenti di Capoliveri, nocchiero sulla *Stella Polare* con il Duca degli Abruzzi, a Romeo Bernotti, di Marciana Marina, l'ammiraglio contestatore.

Anche Porto Azzurro ha avuto un personaggio di spicco: il colonnello Alberto Andreani, eroe della Resistenza, Medaglia d'oro al valor militare, al quale il comune ha dedicato il "largo" all'inizio del paese. Pur appartenendo ad una specialità diversa dalla Marina, abbiamo voluto farne menzione per dimostrare che Porto Azzurro non è secondo agli altri comuni nell'apporto che l'Elba ha dato ad una guerra sfortunata, contro un nemico superiore nei mezzi non nello spirito di sacrificio e nel senso del dovere. Anche Porto Azzurro -come gli altri comuni rivieraschi- ha avuto la sua marineria velica. Anzi è stato avvantaggiato dalla natura che lo ha dotato di uno dei porti più sicuri dell'alto Tirreno. Il Vadi, nella sua monografia su Porto Azzurro, così scrive: "Poiché l'ingresso del Golfo di Longone è rivolto verso est e, cioè, verso la costa italiana, che ne dista una diecina di chilometri appena, si può dire che esso è felicemente riparato da tutti i venti, eccezion fatta per il levante e il greco levante. Perciò, navi isolate e, talvolta, intere flotte vi hanno trovato, in ogni tempo, comodo e sicuro rifugio dalle tempeste"⁽¹⁾.

Subito dopo il Vadi ricorda la sosta che il Papa Gregorio XI fe-

ce nel 1376 a causa di una tempesta nel porto di Longone, mentre da Avignone riportava a Roma la sede pontificia. Altra sosta famosa fu quella di Luciano Manara con i suoi 600 bersaglieri, costretto anch'egli da un temporale mentre si recava alla difesa della Repubblica romana⁽²⁾.

Apprendiamo dal Vadi che i bastimenti riesi di maggiore tonnellaggio avevano base nella rada di Longone, mentre quelli marcianesi svernavano solitamente in quella di Portoferraio. La marineria longonese si distinse nel 1799 quando un corpo di spedizione francese occupò l'isola e cinse di assedio la Piazza di Longone. "In questa circostanza - scrive il Vadi - feluche longonesi, mobilitate per assicurare l'approvvigionamento della Piazza, si portavano alla Marina di Campo a procacciare vino, bestiame da macello ed altre derrate che, al ritorno, venivano sbarcate nella spiaggia di Barbarossa sottostante alla Fortezza. Nel corso di queste operazioni, che si svolgevano in tempo di notte, miracoli di bravura compirono i marinai longonesi per eludere le maglie del blocco navale francese e, quasi sempre, con successo. Non arrise la fortuna al padrone longonese Catalani, il cui bastimento, carico di vino, fu sorpreso nel viaggio di rientro, al largo di Lacona, e depredato da corsari francesi"⁽³⁾.

"Esisteva ancora, nell'Elba, - prosegue il Vadi - della seconda metà del secolo scorso, una flotta velica fiorentissima che aveva le sue basi principali alla Marina di Rio e alla Marina di Marciana. Ma anche nella Marina di Longone, esisteva un consistente nucleo di bastimenti che percorrevano i mari sotto tutte le latitudini...Sono, tuttora, ricordati i nomi di taluni fra i più valenti capitani longonesi come, ad es: Lori Pio, Poch Mansueto, Rebuia Napoleone, Papi Luigi fu Mansueto, Papi Giuseppe, Piga Ciriaco, Prosperi Giovanni, Gasperi Luigi, Giannelli Cerbone, Rebuia Giovanni, Palombo Eliseo, Pacinotti Antonio, Temperani Lorenzo, Rebuia Antonio"⁽⁴⁾.

Da informazioni assunte presso le famiglie dei capitani citati è risultato che Napoleone e Giovanni Rebuia avevano contatti con i

porti toscani, mentre altri due Rehua, Luigi (1857-1927) e Pilade (1842-1909) capitano di lungo corso, che negli ultimi anni fu Delegato di Spiaggia alla marina di Longone, portavano vino di Longone a Buenos Aires. Anche Eliseo Palombo, nonno dell'attuale omonimo, ebbe due velieri, la *Giuseppina*, dal nome della moglie, e l'*Assunta*, con i quali -oltre al vino- trasportava generi alimentari specialmente da Piombino e Livorno, ma si spingeva anche fino a Genova, La Spezia, Porto S. Stefano e Civitavecchia. La famiglia è ancora in possesso di un atto notarile stilato a Livorno il 26 febbraio 1885 che documenta l'acquisto del veliero denominato *Posta*.

Un altro capitano marittimo dei Poch -oltre Mansueto- era Vincenzo che da Livorno e Vada trasportava laterizi e generi alimentari.

Come i marinai riesi, salpati dal porto con i loro velieri, pas-



L'IMBARCO DEL VINO A PORTOLONGONE

sando davanti al santuario di Santa Caterina, si raccomandavano a Lei e quando erano scampati da qualche tempesta Le offrivano gli ex voto nei quali erano raffigurati bastimenti investiti dalle onde, così i marinai longonesi offrivano alla Madonna nera del Santuario di Monserrato i loro ex voto, oggi purtroppo del tutto scomparsi, come è avvenuto in tutti gli altri santuari dell'Elba. I longonesi fino agli anni Trenta avevano conservato il culto delle imbarcazioni a vela: ne abbiamo ricordo in una lettera che Raffaello Brignetti scrisse alla maestra Berti, nella quale ripensa, non senza una nota di rimpianto, al paese di allora, quando il porto presentava "un'amabilità ordinata, sobria, davvero signorile, delle barche tipo *Venezuela*, *Fru Fru*, quella che veniva chiamata la *Zebra*, l'*Imperia*, le lampare; al posto anche dei bastimenti, il navicello dei Pacinotti nell'angolo, vicino al forno dei Rodriguez, di Fernanda, il pino-goletta del Papi, il *Coniglio*⁽⁵⁾.

NOTE

- (1) VALDO VADI, *Porto Azzurro nascita vita e vicende*, Age Editrice, Torino; 1986, p. 9
- (2) A. PREZIOSI, *La sosta all'Elba di Luciano Manara nell'aprile del 1849*, in "Fermenti patriottici religiosi e sociali all'isola d'Elba", Olschki, Firenze 1976, p. 21-26, ed ERSILIO MICHEL, *Luciano Manara a Portolongone (23-24 aprile 1849)*, in Bollettino storico livornese, n. 2, 1939, p. 206-208.
- (3) VALDO VADI, *Aspetti della mariniera elbana: la flotta velica*, v. Appendice. La notizia riportata dal Vadi è desunta dal MELLINI, *I Francesi all'Elba*, Giusti, Livorno 1890, p. 105. Il Mellini cita anche il longonese Filippo Quintavalle che "primeggiava tra i cannonieri addestrati" (p. 65).
- (4) VALDO VADI - op. cit., p. 103
- (5) RAFFAELLO BRIGNETTI, *Arco di sabbia e lettere agli amici*, Giardini, Pisa 1987, p. 144.

PERSONAGGI DELLA MARINERIA VELICA

CAMILLO ALLORI

Camillo Allori (1861-1933) di Portoferraio fu l'unico elbano imbarcato sulla regia pirocorvetta *Vettor Pisani* che, partita da Venezia nel 1882, compì una crociera nell'America del Sud da Pernambuco fino a Panama e, dopo aver costeggiato tutto il Sud America passando dallo stretto di Magellano, rientrò in Italia due anni dopo. La *Vettor Pisani* era stata costruita a Venezia nel 1870, era larga 66 metri e 70 cm e larga 11,45, stazzava 830 tonn. ed era armata con dieci cannoni di 12 cm e due pezzi da 7,5 cm. Ne fa la descrizione lo stesso Allori, che ha lasciato un diario di 110 pagine nel quale annota le notizie relative a tutti i luoghi toccati dalla nave durante la crociera⁽¹⁾. Tornato in Italia, l'Allori frequentò l'Istituto Nautico di Livorno e, conseguito il diploma, iniziò la carriera come ufficiale di Marina nel ruolo delle Capitanerie di Porto raggiungendo il grado di Tenente Colonnello. Per un certo periodo fu anche Comandante della Capitaneria di Porto di Portoferraio.

Il diario è interessante per lo spirito di osservazione dell'autore che ha lasciato una descrizione accurata delle caratteristiche dei luoghi e degli abitanti dove la *Vettor Pisani* ha gettato le ancore. Particolare rilievo viene dato alle soste a Napoli, nella rada di Gibilterra, alle isole del Capo Verde, al passaggio dell'Equatore, alle grandi città dell'America del Sud: Pernambuco, Rio de Janeiro,

con la visita alla nave da parte di Don Pedros II, Montevideo, la Terra del Fuoco, il passaggio dello Stretto di Magellano, con varie peripezie tra cui l'incaglio della nave, Valparaiso, da dove la navigazione prosegue lungo la costa del Pacifico fino a Panama dove 20.000 uomini stavano lavorando per il taglio dell'istmo.

- (1) Le notizie sono desunte da un articolo di AULO GASPARRI, comparso su "Lo Scoglio" n. 12 del 1986-87, p. 11-17

GIACOMO CARDENTI

Tra i capoliveresi merita di essere ricordato Giacomo Cardenti, nocchiero della Marina militare sulla *Stella Polare*, la nave salpata da Cristiania il 12 giugno 1899 con la spedizione di Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi, con venti uomini tutti volontari, in parte italiani, in parte norvegesi.⁽¹⁾

Giacomo Cardenti aveva 32 anni; era stato prescelto, oltre che



GIACOMO CARDENTI

per la sua prestanza fisica, per la perizia professionale già dimostrata a bordo delle navi della Marina Militare. Nei tre diari sulle vicissitudini dell'impresa, scritti dal Duca degli Abruzzi, dal suo comandante in seconda Umberto Cagni e dal medico Achille Cavalli Molinelli, il Cardenti viene nominato in varie occasioni, specialmente quando, insieme al Duca degli Abruzzi, esplose con un grido di gioia alla notizia che Cagni

era ritornato dopo aver raggiunto la più alta latitudine fino ad allora toccata. Particolare rilievo viene dato all'incarico assunto dal Cardenti in un momento critico, quando la *Stella Polare* rimase bloccata dai ghiacci: "È qui -scrive Sandro Foresi- che Giacomo Cardenti marinaio elbano di tutte le tempeste, dette brillantissima prova del suo coraggio, del suo sangue freddo. In quel caos, egli, temperamento forte, manovriere abile, si rivelò nocchiero di valore: il 17 settembre, otto giorni dopo, tutto il materiale era assicurato sotto la tenda"⁽²⁾.

NOTE

- (1) AULO GASPARRI, *Giacomo Cardenti*, in "Lo Scoglio", n. 3, 1985
- (2) SANDRO FORESI, *Giacomo Cardenti*, ne "L'Arcipelago Toscano", 1930-1931. V. anche "Corriere Elbano" 1997, n. 13.

GIUSEPPE CARLETTI

Era nato a Rio Marina nel 1843, morì a Genova nel 1899. È ricordato per il salvataggio dell'equipaggio di una nave greca in seguito al naufragio avvenuto il 30 Marzo 1894 nella baia di Pula, dove, durante un temporale, il Carletti aveva ancorato il bastimento *Antonietta* di cui era il comandante.

Dopo aver rafforzato gli ormeggi aveva ordinato all'equipaggio di scendere a terra in attesa che la tempesta calmasse. Il giorno seguente anche una nave greca, sospinta dal temporale verso la stessa baia, si era avvicinata all'*Antonietta*, che, rotti gli ormeggi, minacciava di finire contro gli scogli. Questa fu la sorte della nave greca, il cui equipaggio finito in mare, aggrappandosi a mezzi di fortuna, lottava disperatamente per salvarsi, ma i naufraghi, respinti dal risucchio, non riuscivano a prendere terra. Allora il capitano Carletti ordinò ai suoi marinai di aiutare i naufraghi, ma poiché l'ordine presentava troppi rischi, quelli non se la sentivano di mettere a repentagli la vita. Fu allora che Giuseppe Carletti, nonostante l'età già avanzata, dopo essersi legato una corda alla vita, si lanciò nel mare agitato e riuscì a portare in salvo -uno alla volta- i marinai greci che in seguito al suo ordine, furono assistiti dall'equipaggio dell'*Antonietta*, che poco dopo, come il Carletti aveva previsto, andò a sfasciarsi anch'essa contro gli scogli. Al Capitano Carletti, per lo sprezzo del pericolo con cui aveva compiuto la generosa impresa, fu concesso il diploma d'onore e la medaglia di bronzo al valore⁽¹⁾.

NOTA

- (1) Da MARIO CARLETTI, *Dall'isola d'Elba a Parigi*, Tip. Robuffo, Firenze 1970; in *Mare, padre padrone*, Ed. Il Quadrifoglio, Livorno 1995, p. 89-90

FULVIO CIGNONI

Era nato a Rio Marina nel 1866. Passò anche lui attraverso la trafila di tutti i ragazzi riesi che si imbarcavano come mozzi e dopo il tirocinio di qualche anno diventavano "giovanotti", finché acquisivano la qualifica di "marinai". Con i pochi risparmi del periodo trascorso in rodaggio, Fulvio Cignoni si comprava libri di navigazione e di viaggi, in modo da acquisire, da autodidatta, quella preparazione teorica che, aggiunta alla pratica, gli permisero di passare, dai barchi riesi di cabotaggio, ai grandi velieri transoceanici e da questi, giovanissimo, ai maestosi transatlantici, prima come ufficiale colto e intelligente, quindi come comandante di eccezionale valore.

Il Lloyd Sabaudò, di cui fu anche apprezzato ed



FULVIO CIGNONI

ascoltato consigliere d'amministrazione, dopo vari comandi dei suoi transatlantici, lo volle comandante del nuovissimo maestoso *Conte Rosso*⁽¹⁾. Giuseppe Leonardi ricorda che "quando passava con la grande nave davanti a Rio Marina, tre lunghi fragorosi fischi di saluto giungevano dal piroscampo; era il saluto che capitano Fulvio, con quell'accostata un po' ardita, mandava ai paesani rasentando la costa da Capo Pero all'estrema punta del Porticciolo nei suoi lunghi viaggi verso le Americhe"⁽²⁾.

Nel 1924 gli fu conferita la Commenda della Corona d'Italia; era già Cavaliere Mauriziano e cavaliere dell'Ordine Cavalleresco Serbo per le benemeritenze acquisite nella guerra di Libia al comando della nave ospedale *Regina d'Italia*, e nella prima guerra mondiale, come comandante di navi addette al trasporto di truppe e materiale bellico. Morì nel 1926; in suo onore negli anni Cinquanta l'amministrazione comunale di Rio Marina ha dedicato la strada che dalla Torre si collega con la panoramica del Porticciolo.

Un apprezzamento delle qualità professionali e delle doti umanitarie del comandante Cignoni è espresso da Luigi Pazzaglia, anch'egli riiese, direttore di macchina della turbonave *Leonardo da Vinci* nel 1964, il quale otto anni prima aveva partecipato alla tragedia dell'affondamento del transatlantico *Andrea Doria*, dove era imbarcato come ufficiale di macchina anziano⁽³⁾.

NOTE

- (1) REGOLO RABAIOLI, *Il comandante Fulvio Cignoni*, in "Pagine elbane", Tip. Popolare, Portoferraio, 1932.
- (2) GIUSEPPE LEONARDI, *Fulvio Cignoni*, in "Mare, padre padrone", Ed. Il Quadrifoglio, Livorno 1995, p. 75-80.
- (3) *Ibidem*, p. 79

Il 9 dicembre 1882, Amabile Gasperini di Portoferraio, al comando del brigantino goletta *Amabile Ida* partito da Rio Marina carico di minerale di ferro e diretto alla volta della Francia, giunto a 17 miglia da Marsiglia, veniva investito durante la notte da un improvviso ciclone. Inutilmente dette l'ordine di imbrogliare le vele: la violenza dell'uragano le stracciò in un baleno; vano anche il tentativo di liberare la nave dal carico e di azionare le pompe contro l'acqua che penetrava dalla coperta. Apertasi una falla a prora, il comandante ordinò agli otto uomini dell'equipaggio di saltare sull'unica scialuppa di salvataggio rimasta; l'altra era stata portata via dalla furia del fortunale. Appena si furono imbarcati, l'*Amabile Ida* in un attimo affondò con gli alberi spezzati.

Mentre sulla barca i naufraghi erano alle prese con i marosi che minacciavano di capovolgerli, udirono delle grida di aiuto; era l'equipaggio di un altro brigantino, la *Stella* di Rio Marina che aveva anch'essa gli alberi spezzati e le murate disfatte, perdute le scialuppe di salvataggio e correva imminente pericolo di affondare. "Capitan Gasperini accolse nella sua lancia i compagni di sventura, ben 9 persone, superiori alla portata di essa, e riuniti in 18 su quel minuscolo mezzo inadeguato a tale carico, sostenendo un'aspra lotta contro gli elementi, correndo mille volte pericolo di affondare, riuscirono, stremi di forze, a raggiungere il porto di Marsiglia"⁽¹⁾.

Per questa azione fulgida di eroismo il Re d'Italia fregiava il petto di Amabile Gasperini della medaglia d'oro al Valore di Marina: "S.M. il Re nell'udienza del 1° febbraio 1883 - Udita la relazione del Ministro segretario di Stato per gli Affari della Marina, concedente a Dario Annibale, vulgo Amabile Gasperini, Padrone Marittimo da Portoferraio, la medaglia d'oro al Valore di Marina, di cui si rese meritevole per avere la not-

te del 9 dicembre 1882, dopo il naufragio del brigantino goletta *Amabile Ida* di cui era al comando, salvato con manifesto pericolo di vita, coadiuvato dalla propria gente di bordo, nove naufraghi del brigantino goletta *Stella* alla distanza di circa 17 miglia da Marsiglia imperversando un violento temporale⁽²⁾. Tutto l'equipaggio dall'*Amabile Ida* fu insignito della medaglia d'argento al Valor di Marina. Questi i loro nomi: Manzi Gio Vittorio, Zuccotti Luigi, Montaré Luigi Alessandro, Palmi Luigi Napoleone, Gasperini Angelo Francesco, Mori Giuseppe Raffaello, Pacini Giuseppe, Bracci Giuseppe Edoardo. Amabile Gasperini morì il 21 gennaio 1891 al comando della tartana *Luisa* affondata nei pressi di Antignano.

Meritevole di ricordo anche il figlio di Amabile, il tenente di vascello Giuseppe Gasperini, morto a Taranto il 2 agosto 1916 in seguito all'affondamento della nave *Leonardo da Vinci*. Questo il ricordo di lui nell'albo d'oro dell'Accademia Navale di Livorno: "Partecipò attivamente alla guerra libica, specialmente negli sbarchi a Tobruk e a Derna, coadiuvando il suo Comandante con zelo intelligente, ricompensatogli con un solenne encomio sul foglio d'ordini.

Sul cacciatorpediniere *A. Mosto*, durante la guerra, quale ufficiale di rotta, visse la vita dura e gloriosa delle siluranti, in crociera e in scorta, alla ricerca del nemico e alla difesa delle truppe. Promosso e imbarcato sulla R. Nave *Leonardo*, attese nel silenzio non inoperoso l'ora sua: e quando la ritirata serba impose alla nostra flotta un gravissimo compito, al comando del piroscafo requisito *Duca di Genova* tornò a navigare il mare, allora particolarmente insidiato, con una soddisfazione che animò le sue lettere pur nella completa riservatezza sulla natura dell'incarico.

Tornò sulla *Leonardo*, dove era particolarmente amato, e fu per morire. Vi è chi gli è riconoscente della vita. Della sua fece dono alla patria, nel terribile compito che la nave incendiata richiese ai suoi ufficiali".

NOTE

- (1) SANDRO FORESI, *Amabile e Giuseppe Gasperini arditi del mare*, estratto dalla Rivista "Mediterranea", n. 3, Luglio 1935, p. 4
- (2) Ibidem.

FRANCO FAGGIONI

Nato nel 1923 a Rio Marina, Franco Faggioni, terminati gli studi classici, ha frequentato l'Accademia Navale nel triennio 1942/45. Specializzatosi in idrografia presso l'Istituto Idrografico della Marina in Genova nel 1952, ha proseguito nella carriera fino al 1978 quando fu congedato a domanda con il grado di Capitano di Vascello e successivamente nominato ammiraglio ad honorem.

Da Tenente di Vascello ha partecipato come sismografo alla spedizione neozelandese in Antartide in occasione dell'Anno Geofisico Internazionale in rappresentanza della Marina Militare. Era il primo italiano che andava al Polo Sud e l'unico che vi ha trascorso la lunga notte polare.

Nel 1972 ha partecipato alla regata atlantica in solitario conseguendo un prestigioso risultato. È stato al comando delle navi scuola *Corsaro II°*, *Stella Polare* e *Vespucci* per crociere in Pacifico e in Atlantico, che ha attraversato per quattro volte con imbarcazioni a vela.

Numerosi i riconoscimenti che gli sono stati tributati: è Commendatore della Repubblica, Membro Onorario dell'Istituto Italiano di Navigazione, insignito della prua d'Oro dell'Ente Fiera di Milano, dell'Onda d'Argento della Lega Navale e delle Medaglie d'Oro di Benemerenzza Marinara. Oltre a collaborare con varie riviste nautiche ha scritto il libro "Ostar Italia" sulla traversata in solitario dell'Atlantico e il "Manuale di Manovra", libro di testo dell'Accademia Navale.

UN ELBANO NELL'ANTARTIDE ⁽¹⁾

Il 18 dicembre 1957, l'anno Geofisico internazionale, la nave *Endeavour* partì da Dunedin diretta verso sud, con la spedizione neozelandese, che aveva a bordo un unico italiano, il Tenente di Vascello Franco Faggioni.

Un anno e mezzo prima, quando era a bordo del *Duca degli Abruzzi*, era stato invitato a presentarsi al Ministero della Marina, dove gli fu proposto di rappresentare l'Italia nella spedizione neozelandese diretta in Antartide.

Accettato l'ambito incarico, aveva frequentato un corso di preparazione presso l'Istituto di Geofisica dell'Università di Roma; dopo più di un anno fu convocato per la partenza, e dopo tre giorni di navigazione incontrarono i primi iceberg; giunti al circolo polare il sole rimase tutto il giorno sopra l'orizzonte.



FRANCO FAGGIONI AL POLO SUD

Grande festa il 25 dicembre, giorno in cui la nave tagliò il 180° meridiano e i membri della spedizione festeggiarono due Natali. Lo stesso Faggioni ha raccontato le difficoltà sempre maggiori che la nave doveva superare a mano a mano che avanzava attraverso il pack. Sui lastroni più grossi cominciarono a vedere i primi pinguini e qualche foca. Quando giunsero in vista del continente antartico poterono navigare dentro la banchisa seguendo un canale aperto da un rompighiaccio americano.

Alle tre di notte, con il sole alto sull'orizzonte giunsero a destinazione. Avevano a levante l'isola di Ross con l'Erebus, il vulcano alto 4000 metri da cui usciva un pennacchio di fumo; a ponente la catena dei monti della Terra Vittoria. Le ricerche fatte in Antartide interessavano gli studi sulle aurore australi, i raggi cosmici, il magnetismo, la glaciologia, la gravimetria, la fisica ionosferica e la sismologia, di cui Faggioni era incaricato.

Nei momenti di sosta durante i lavori di sistemazione delle installazioni, andavano in giro per vedere la fauna che presentava uno spettacolo impressionante quando pinguini e foche cercavano scampo salendo sul ghiaccio all'apparire delle orche marine.

Nell'isola di Ross poterono ancora vedere le vecchie baracche degli esploratori precedenti che ci avevano lasciato la vita, come Scott.

Faggioni trascorse in Antartide 13 mesi con i dieci zelandesi del suo reparto con i quali aveva stretto amicizia. Solo nei quattro mesi dell'estate, da novembre a febbraio, era possibile ricevere rifornimenti dalle navi e dagli aerei; nei sette lunghi mesi invernali Faggioni e i suoi compagni rimasero completamente isolati e poterono vedere il bagliore continuamente variabile delle notti australi e conoscere la violenza del vento blizzard che raggiunge i 200 km all'ora, e la temperatura fino a 54° sotto zero.

Solo i primi d'agosto, dopo quattro mesi di buio, cominciarono a vedere qualche bagliore dell'aurora, finché il 23 agosto ci fu il grande evento: a mezzogiorno videro il sole per qualche istante:

significava che di lì a poco sarebbero tornati gli aerei e le navi con i rifornimenti e con altro personale neozelandese; anche Faggioni, dopo 13 mesi, sarebbe tornato in patria⁽¹⁾.

- (1) Da "Italiani in Antartide: destinazione Terranova", FRANCO FAGGIONI, *Un inverno fra i ghiacci*: dal catalogo della Mostra "Italiani in Antartide" a cura di Chiara Sottocorona, ed. Union Printing, Roma 1989, p. 21-33

LA TRAVERSATA DELL'ATLANTICO IN SOLITARIO

Sebbene non appartenga ai famosi personaggi della antica mariniera velica riese, nel periodo in cui questa era nel massimo splendore, riteniamo di poterlo considerare tale per la perizia dimostrata in occasione dell'OSTAR 1972 quando fu prescelto a rappresentare l'Italia nella regata transatlantica per solitari.

L'8 maggio di quell'anno il *Sagittario*, un cutter della Marina Militare, lungo 110 metri, partiva da Trieste, dove era stato costruito, alla volta di Malaga e di lì a Plymouth, all'estremità sud-ovest della Gran Bretagna.

La mattina del 17 giugno le barche dei concorrenti furono rimorchiate lungo la linea di partenza dove l'allora Tenente di Vascello Franco Faggioni riuscì con un'abile manovra ad evitare la collisione con un navigatore famoso, Sir Francis Chichester che non dava segno di lasciargli il passo che gli spettava. Dopo la partenza, oltrepassata la Manica, tra le quattro rotte che ogni regatista era libero di scegliere, il comandante Faggioni preferì quella delle Azzorre, la più lunga ma la più favorita dai venti alisei. La sera del 26 giugno giunse in vista di San Miguel, una delle isole che si stagliava sulla linea dell'orizzonte e che gli permise di controllare l'esattezza della navigazione astronomica dei giorni precedenti. Regolandosi con i bollettini meteorologici e con le conversazioni provenienti da alcune barche francesi che la radio trasmittente del *Sagittario* poteva captare nel raggio di 200 miglia, Faggioni poteva aggiustare la rotta secondo le variazioni meteorologiche locali.

L'11 luglio, a circa 500 miglia dall'arrivo fu intercettata una chiamata dalla *Raffaello* che lo mise in contatto con il comandante, per mezzo del quale attraverso Maristat poté dare notizia di sé ai familiari. Il 15 luglio, dopo cinque giorni di navigazione in mezzo alla nebbia, il navigatore solitario ebbe la conferma di essere giunto vicino al traguardo da parte del proprietario di un motoscafo sbucato dalla nebbia. Infatti dopo un miglio e mezzo, alle ore 12,05 locali, dopo 28 giorni, 5 ore, 5 minuti di navigazione, tagliò



RIUNIONE DEI CONCORRENTI ALLA VIGILIA DELLA PARTENZA DELL'OSTAR '72.
IL COMANDANTE FAGGIONI PARLA CON SIR FRANCIS CHICHESTER.

il traguardo a Newport, classificandosi al 7° posto (3° fra i motoscafi) sulle 40 barche arrivate a destinazione, tra le quali era anche Ambrogio Fogar, che perduto il timone principale, giunse al traguardo in 41 giorni e fu classificato al 29° posto. Gli altri due con-

correnti italiani, Mascheroni e Guzzetti, si erano ritirati. Il *Sagittario* era la prima imbarcazione italiana a concludere un OSTAR e ad ottenere un risultato prestigioso.

Alla soddisfazione del comandante Faggioni si aggiunse quella del Ministro della Difesa Claudio Rössmann che gli fece pervenire il seguente telegramma: "L'ottimo piazzamento del *Sagittario* da Lei condotto in navigazione solitaria lungo la difficile rotta atlantica da Plymouth a Newport è motivo di orgoglio per la Marina Militare Italiana. Desidero esprimere il mio più vivo compiacimento per la prestigiosa affermazione riportata e per l'ammirevole costanza con cui ha saputo condurre a termine la difficile competizione che per la prima volta è stata affrontata da marinai italiani. Con viva cordialità. Claudio Rössmann⁽¹⁾."

(1) Dal "Notiziario della Marina", dicembre 1990. V. anche *OSTAR, vent'anni*, da una relazione di EOLO PRATELLA, in occasione della VI edizione (1980). Lo stesso FAGGIONI ha parlato della *Traversata dell'Atlantico in solitario* in "La Piaggia", 1988, n. 18.

FRANCESCO GUIDETTI

È uno dei vecchi marinai riesi che si era imbarcato come mozzo sul brik a palo *Theodore* al comando di Giuseppe Carletti, diretto a Cagliari.

Il viaggio dall'Elba a Cagliari durava in media due giorni. In una intervista rilasciata a Pino Leonardi, il Guidetti descrisse come si svolgeva la vita di bordo: "La vita di bordo era dura. Tutti i marinai dormivano dabbasso a prua, in un locale angusto illuminato da un solo lume a petrolio. Alla cucina provvedeva il dispensiere con l'aiuto del mozzo; i pasti venivano consumati in coperta; i marinai mangiavano nella casseruola, i giovani nella gammella; il mozzo doveva arrangiarsi in cucina. La mattina presto c'era una tazza di caffè nero e galletta, a mezzogiorno il solito minestrone seguito da salmone, tonno o tonnina. A cena stufati vari, uova lesse e patate. Oltre a lavare i piatti, il mozzo doveva tenere in ordine le cabine del capitano e del nostromo. C'era un capitano, forse il Carletti, che teneva a bordo il fucile e una rivoltella. In quell'epoca si navigava secondo la direzione del vento, si bordeggiava per giornate intere anche durante la notte.



VELIERO DELLA FLOTTA VELICA ELBANA

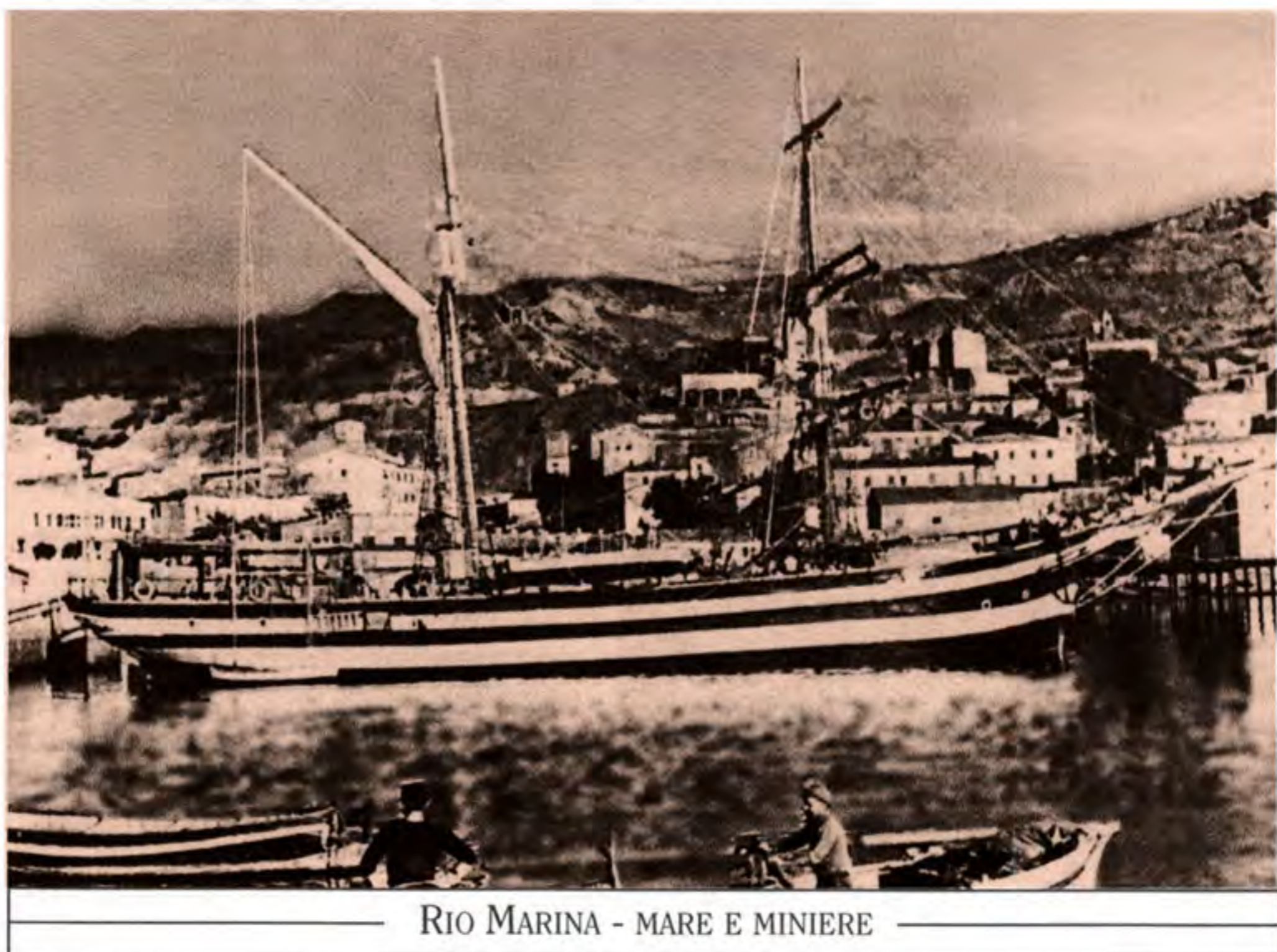
Spesso capitava di ritornare al punto di partenza. Le mani erano gonfie per il tira e molla delle funi”.

Altri bastimenti a palo, quattro alberi quadro, golette sui quali il Guidetti fu imbarcato furono: *Geremia* al comando di Thomas Muti; *Angiolo*, com. Corrado Giannelli; *Giovannino* com. Amedeo Filippini; *Ubaldo Sommaruga*, com. Giovanni Giannelli; *Oropa* com. Valentino Ridi; *Alberto Adriana*, com. Ido Giannoni; *Catalogna*, com. Italino Berti.

Francesco Guidetti continuò a navigare sui bastimenti fino ai primi anni Trenta per poi passare ai rimorchiatori e quindi ai piroscafi della società ILVA (*Elba, Mar Grande, Bruciatutto*).

NOTA

(1) GIUSEPPE LEONARDI, *Partivano i bastimenti*, “La Piaggia”, n. 47, 1995



RIO MARINA - MARE E MINIERE

I MATTERA

A pochi anni dalla proclamazione del comune di Campo (1894) alcune famiglie della comunità decisero di investire nella costruzione di imbarcazioni a vela in grado di servire all'esportazione dei prodotti locali nel resto della penisola.

La flottiglia Mattera, costituita nei primi anni del secolo, trasportava a Livorno, Genova, La Spezia e Fiumicino vino in botti, granito in lastre e caolino sfuso proveniente da Marciana e San Piero. Il paese era ancora privo di un vero e proprio porto fino al 1935, anno in cui fu costruito il molo che prima era formato per lo più da grossi massi di granito a cui attraccavano le poche barche degne di questo nome e da dove durante l'estate si tuffavano giovani e meno giovani.

Già verso la fine dell'800 ci furono tentativi di impiantare traffici locali (si ricordano in particolare il *Virginia* e il *Rosini* due velieri di Ulisse Tesei) ma quando si parla di flottiglia a Marina di Campo si intende la flottiglia Mattera. Quella cioè messa in piedi da Gabriello Mattera, originario dell'isola del Giglio, che prese in sposa una ragazza sampierese, Giuseppina Dini. Gabriello, negli ultimi anni del secolo scorso, approdò a Campo con la barca capostipite, *Le Due Sorelle*, un cutter piccolo e tozzo che viaggiava sempre stracarico, il cui nome fu cambiato in quello di *Gorilla*.

Gabriello aveva una famiglia numerosa: la Provvidenza gli regalò dieci figli di cui cinque maschi (Beppe, Telemaco, Nanni, Andrea e Renato). Tutti diventarono "padroni marittimi", cioè titolari della "patente" che li abilitava al comando di velieri di piccolo cabotaggio. La *Giuseppina Madre*, varata a Viareggio nei cantieri Benetti nel 1924, nasceva come cutter; troppo lenta, venne modifica-

ta con l'armatura detta a pinco (due alberi, il più basso a poppa). Restò con i Mattera fino al 1950, alternandosi al comando Beppe e Telemaco; nei viaggi più lunghi, che non piacevano a Beppe, arrivavano a dar man forte Andrea e Renato.

Il *Papà Nicola*, il terzo scafo, una goletta a pinco acquistata in società con Leopoldo Retali a Ischia nel 1934, fu destinata sventuratamente ad affondare nel porto di Viareggio durante la guerra. Niente figli al comando che era affidato a Giovanni Spinetti, detto La Ceppa.

Il *San Giorgio*, anch'esso costruito a Viareggio, lungo 42 metri, di 430 tonn., era un brigantino a goletta, che nei primi anni Trenta fu dotato di motore. Lo comandava Amerigo Mattera che ne era comproprietario, insieme a tal Finocchiaro che possedeva la quota più alta. Nel '40 fu requisito dalla Marina Militare, andò a finire a Malta, poi a Taranto dove fu trasformato in nave scuola con il nome *Ebe*. In seguito passò al Museo della Scienza e della Tecnica, dove ancora si trova conservato intatto.

Telemaco Mattera aveva navigato prima della guerra sulla tartana *La Pianosa*, comandata da Giuseppe Battaglini, affondata a Campo durante una violenta sciroccata, mentre nel dopoguerra fu al comando del motoveliero *Albinati* e del cutter *Tigre*. Nel dopoguerra ha operato a Campo anche il motoveliero *Apuano*, comandato da Vincenzo Mattera.

Nello stesso periodo Nanni Mattera era capitano e caratista (cioè ne possedeva quote di proprietà) dell'*Anna Vittoria*, un motoveliero dall'andatura appoppata che trasportava merci varie nell'arcipelago, ma soprattutto lastre di granito per Fiumicino. Durante il bombardamento tedesco di Portoferraio del 16 settembre del '43 fu affondata l'*Andreola* di proprietà del Conte della Gherardesca, che era al comando di Giuseppe Mattera il quale successivamente passò al comando dell'*Alberto* di proprietà spezzina, uno scafo simile al *Maria Luisa B*.

Contemporaneamente ai Mattera operavano a Campo sulle

stesse rotte e trasportando gli stessi prodotti altri bastimenti con altri padroni, tra cui ricordiamo la *Maria Luisa B.* costruita nel 1900 di proprietà di Gaetano Danesi e di un certo Brown, da cui la B. del nome. Fu silurata il 6 set-



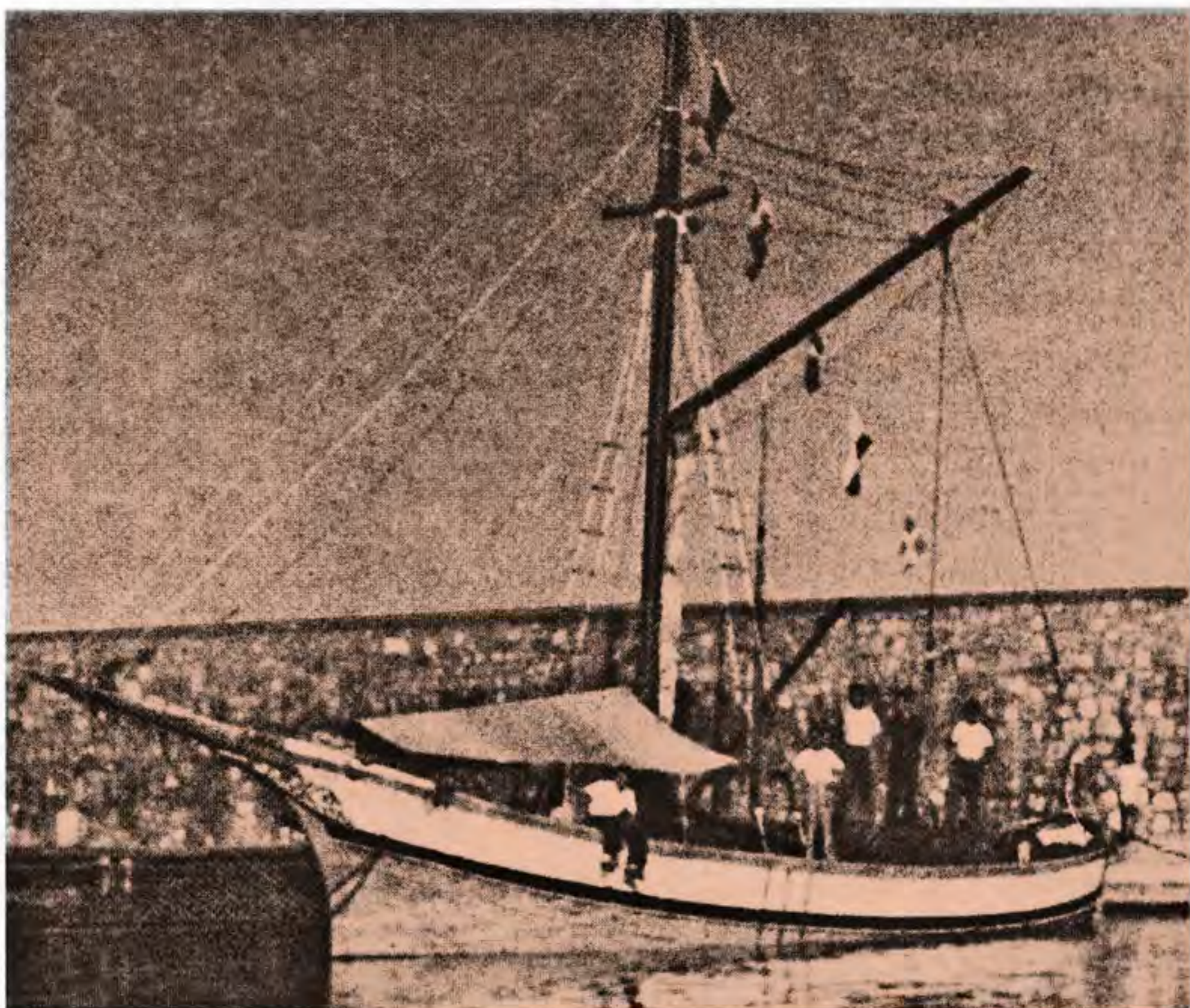
UNA PARTE DELL'EQUIPAGGIO MILITARIZZATO, COMPOSTO IN MASSIMA PARTE DA MARINAI CAMPESI, POSA DAVANTI AL CANNONE POPPIERO. A FIANCO SI NOTA IL BINARIO PER LA POSA DELLE MINE.

tembre al largo della Corsica da un sommergibile inglese mentre si dirigeva a Bastia. Altri velieri di proprietà della famiglia Mibelli adibiti al trasporto del vino furono l'*Argo* e l'*Araldo*, comandati da Celestino Spinetti.

Addette al trasporto del vino erano anche l'*Irene* e il *Gervasio*, dette navi-cantina perché portavano il vino a Genova e, specialmente l'*Irene*, lo vendevano sul porto. La loro presenza sul porto era molto popolare per i campesi in attesa di imbarco per i quali quelle due navi erano una specie di albergo gratuito. Ne erano proprietari Giuseppe Tacchella e Agostino Bontempelli, e restarono attive per oltre un trentennio fino alla vigilia della seconda guerra mondiale.

Si ricorda infine *La Volontà di Dio* dei fratelli Lelio e Piero Pennello che nell'immediato dopoguerra era addetta al trasporto di generi di prima necessità; fu affondata a Marciana Marina nel giugno del '44. Venne poi recuperata dagli alleati e rimessa in servizio.

L'ultima citazione, scusandoci per tutte le barche che per dimenticanza non abbiamo citato, è quella del *Grillo*, di Terzo e Ita-



— IL MOTOVELIERO *VOLONTÀ DI DIO* ORMEGGIATO NEL PORTO DI RIO MARINA —

lo Ditel; era lungo appena dieci metri e trasportava merce varia. Era forse il simbolo della grande voglia di ricominciare nel dopoguerra, a qualunque costo e con qualunque mezzo⁽¹⁾.

- (1) Le notizie sono desunte da uno scritto di GIORGIO GIUSTI per la presentazione della "Mostra sulla Marineria campese" tenuta a Marina di Campo nel 1998.

GIOVANNI MOSCHINI

Era nato nel 1897 e ancora giovanissimo aveva preso parte alla prima guerra mondiale. Richiamato alle armi all'inizio della seconda guerra con il grado di sottotenente CEMM, fu imbarcato come 1° ufficiale su una nave cisterna militarizzata che durante un combattimento aeronavale nelle acque del Mediterraneo, colpita da fuoco nemico, il 14 settembre 1941 era in procinto di affondare. Tutto l'equipaggio e lo stesso Moschini riuscì a mettersi in salvo sbarcando a terra; ma il Moschini, accortosi che due membri dell'equipaggio erano rimasti imprigionati a bordo della cisterna, tornò indietro e riuscì a liberarli e a salvarli. Tuttavia, mentre anche lui si accingeva a fare ritorno a terra, un albero della cisterna, colpito da una cannonata, gli cadde addosso provocandone la morte.

Per la sua generosa impresa gli fu conferita la Croce di Guerra al Valor Militare con la seguente motivazione: "Primo Ufficiale di Cisterna in numerose missioni di guerra dimostrava di possedere elevata capacità professionale e spirito di sacrificio. In ogni circostanza superava con serenità ed ardimento i pericoli delle insidie avversarie. Cadeva nell'adempimento del dovere, in seguito all'affondamento dell'unità". (Mediterraneo, 14.9.1941-17.12.1941 - Determinazione del 18 Agosto 1945)

A guerra ultimata gli fu conferita la Croce al Merito di Guerra alla memoria, così giustificata: "Imbarcato su Nave Ausiliaria prendeva parte ad aspre missioni di guerra. Cadeva combattendo sul mare per la grandezza della Patria". (Acque del Mediterraneo: 17.12.1941)

DANTE PISANI

Dante Pisani nasce a San Piero il 28 agosto 1887 da una modesta famiglia; il padre, con un piccolo bastimento, l'*Irene*, si dedicava al trasporto dei vini elbani verso la costa ligure. Appena terminata la scuola elementare, Dante accompagna il padre lungo quelle rotte e apprende le prime regole della navigazione; conosce le prime burrasche e le sferzate del vento e dell'acqua salata; ma in quegli anni la vita era dura per tutti a San Piero: o si lavorava in cava e nelle vigne, o si prendeva la via del mare. Tra i marinai del comune di Campo uno spiccava per le qualità marinare: Stefano Russomanno, più anziano di Pisani dal momento che aveva cominciato a navigare già dal 1885.

Fu proprio durante un periodo di sbarco di Russomanno che furono scelti e invogliati a partire per il "Lungo corso" quattro giovanotti di San Piero e altrettanti di Campo. Il nostromo Russomanno stava per partire per il porto di Anversa dove lo attendeva la nave a palo *Italia*, cento metri di lunghezza e 4.200 tonnellate di stazza, uno dei più maestosi velieri della Marina Mercantile italiana, adibita ai traffici oceanici.

Dopoiché il Pisani e gli altri giovanotti ebbero raggiunto Anversa dopo tre giorni e mezzo di treno, e l'*Italia* ebbe completato il carico, questa salpò dal porto di Anversa diretta a Seattle nel nord America. Dopo circa ottanta giorni di navigazione nell'Oceano Atlantico, la nave si presenta al passaggio di Capo Horn con burrasca e venti contrari che costringono il comandante a portarsi al limite delle zone degli iceberg. Tra una guardia e l'altra Pisani prende appunti in un quaderno di tutto ciò che accade a bordo. Finalmente il 6 settembre la nave giunge a Seattle e in dicembre ri-

parte diretta a Melbourne dove giunge nel febbraio del 1907 dopo aver attraversato il Pacifico. Successivamente l'*Italia* si dirige a Sidney dove il nostromo Russomanno è costretto a sbarcare per motivi di salute e a tornare in Italia, lasciando a malincuore i suoi otto paesani. Lasciata Sidney per Newcastle si prospetta per l'equipaggio una nuova traversata del Pacifico con rotta verso Iquique sulla costa cilena con ritorno a Sidney. Il nuovo viaggio verso la costa cilena fu fatale per l'*Italia*: incappata in una completa calma di venti, il grande veliero trascinato dalle correnti verso la scogliera fece naufragio il 1° maggio del 1908⁽¹⁾.

Dante Pisani annota tutto sul suo taccuino e tornando in Italia con una nave dei fratelli Beverino, riporta la testimonianza di questa incredibile vicenda.

Dopo questa avventura Dante Pisani conseguì all'età di 22 anni la patente di padrone e proseguì per moltissimi anni la sua attività attraverso i mari di tutto il mondo, fino al 1926 imbarcato sul piroscafo *Meteor* che faceva viaggi nel Mar Nero, che fu costretto a lasciare per motivi di salute.

Morì a La Spezia all'età di 80 anni nell'agosto del 1967⁽²⁾.

NOTE

- (1) Sul naufragio dell'*Italia* esiste una relazione del capitano EMILIO MARCHESE al console d'Italia in Iquique e una particolareggiata testimonianza del nostromo PIETRO ALIARDI che fu accanto al comandante nelle drammatiche fasi delle ultime ore del bastimento.
- (2) Le notizie sono desunte da uno scritto di GIORGIO GIUSTI, ricevute dalla figlia di Dante Pisani, sig.ra Mirella.

STEFANO RUSSOMANNO

Un altro nocchiero era Stefano Russomanno di San Piero in Campo, nostromo a bordo delle più famose navi a palo italiane, anche quando la marineria velica stava ormai tramontando. Ne parla Flavio Serafini nel volume "Naufragio nel Pacifico"⁽¹⁾, dal quale apprendiamo che Russomanno si era imbarcato nel 1885, a soli undici anni facendo il primo tirocinio come mozzo e giovanotto sulle bilancelle elbane che trafficavano tra l'Elba e i porti di Livorno, Talamone, Genova e La Spezia e passò come marinaio sui grandi velieri a lungo corso, *Britannia*, *Vassallo*, *Omero*. Nel 1900 lo tro-



SEATTLE, 10 SETTEMBRE 1906 - L'EQUIPAGGIO DELL'*ITALIA* - SI RICONOSCONO, DA SINISTRA A DESTRA I SEGUENTI MARINAI ELBANI: GIOVANNI SPINETTI SEDUTO IN PRIMA FILA A SINISTRA DEL SALVAGENTE, STEFANO RUSSOMANNO IN SECONDA FILA CHE TIENE IL SALVAGENTE, GIUSEPPE TACHELLA, DANTE PISANI, GIOVANNI BATTISTA BATTAGLINI E, AL SUO FIANCO, ANGELO BATIGNANI.

viamo come nostromo sulla nave a palo *Fratelli Beverino* per una lunga campagna nel Pacifico, e successivamente sulla *Principessa Mafalda* in partenza per l'Australia.

Al suo ritorno, nel 1906, si imbarcò ad Anversa sull'*Italia*, ammiraglia della flotta mercantile velica nazionale, lunga cento metri e larga quindici, che aveva una portata di 4.200 tonnellate. "Gli undici marinai elbani che facevano parte dell'equipaggio -scrive Serafini- rappresentavano una genia di uomini che soltanto poche contrade marittime nazionali potevano vantare: Porto Maurizio, Camogli, Piano di Sorrento, Procida, Trapani e Lussino; tali erano le località che, unitamente all'Elba, fornivano i marinai dell'ultima vela oceanica italiana... erano affidabili, generosi, lavoratori infaticabili e disciplinati... tutti iscritti al Compartimento Marittimo di Portoferraio"⁽²⁾. Oltre al nostromo Russomanno, gli altri elbani dell'*Italia* erano Giovanni Balestrini, Angelo Batignani, Paolo Natucci e Dante Pisani di San Piero; Giuseppe Tacchella e Battista Battaglini erano di Marina di Campo. L'unico "forestiero", Omero Adriani, era nativo di Marciana Marina.

Stefano Russomanno, sbarcato in Australia per malattia, non ebbe la ventura di assistere al naufragio del grande veliero avvenuto sulle coste cilene nei pressi di Iquique il 1° maggio 1908.

Altro prestigioso imbarco fu quello sulla *Regina Elena* nel 1909, il quarto veliero a quattro alberi in partenza per l'America del Sud, costretto a poggiare a Montevideo dopo aver tentato invano di doppiare Capo Horn, dopo settimane di bordeggio, cappa, iceberg, gravi danni e feriti a bordo. Sbarcato ad Anversa nel 1911, proseguì la sua attività fino al 1928 come padrone marittimo al comando delle golette elbane *Gervasio*, *Maria G.* e rimorchiatori⁽³⁾.

NOTE

- (1) FLAVIO SERAFINI, *Naufragio nel Pacifico*, Editore Incontri Nautici, Genova
- (2) FORTUNATO COLELLA, *Elbani alla vela*, in "Lo Scoglio", n. 37 1993, p. 13
- (3) *Ibidem*, p. 14

DESIDERIO TONIETTI

Era nato a Rio Marina nel 1881; aveva 12 anni quando si imbarcò sulla *Stella d'Italia*, che -al comando del padre- veleggiava verso la Patagonia. Dopo un primo tirocinio come mozzo, in seguito ad un corso nautico regolare, a soli 25 anni assunse il comando di una nave. Nel marzo del 1918, quando ormai il vapore aveva sostituito le vele e la prima guerra mondiale stava per concludersi, il Tonnietti era al comando del *Prometeo*, una nave cisterna che trasportava nafta da un porto del Texas diretta a Genova, armata con due pezzi da 76 mm⁽¹⁾.

Quando stava ancora navigando in pieno Atlantico, il Tonnietti dette improvvisamente l'ordine di invertire la rotta: aveva avvistato un sommergibile tedesco accostato per controllo ad una nave norvegese. Risultato inutile il tentativo di sfuggire alla vista del nemico, dal sommergibile fu sparato un colpo in bianco per intimare la resa.

Il Tonnietti -anziché arrendersi- ordinò l'alzabandiera e accettò la battaglia impari, che si concluse con lo smantellamento del *Prometeo* e il ferimento di quattro marinai.

Dopo la resa, prima che il *Prometeo* in fiamme li travolgesse affondando, i 36 uomini dell'equipaggio si ammassarono sopra l'unica lancia di salvataggio rimasta illesa, e il Tonnietti chiese invano al comandante del sommergibile di essere rimorchiato fino alla costa che distava circa 500 miglia. Le uniche concessioni furono quelle di medicare i feriti e di dare ai naufraghi un'altra lancia di salvataggio della nave norvegese, anch'essa poco dopo affondata.

Dopo otto giorni di navigazione, in parte a vela, in parte remando a turno, le due lance approdarono, una alle isole portoghe-

si Burling, l'altra a Capo Sardo. Uno dei feriti, il cameriere Palmieri, era morto il giorno prima dell'approdo.

Al comandante Tonietti fu conferita la medaglia d'argento al valor militare con la seguente motivazione: "Comandante di piro-scafo, di fronte al nemico dava mirabile prova di risoluto e tenace coraggio, d'alto senso del dovere e d'abnegazione, difendendo strenuamente la propria nave e abbandonandola poi per ultimo già preda alle fiamme, dopo aver provveduto alla salvezza dell'equipaggio superstite e delle carte e valori di bordo sotto l'imperversare del fuoco avversario. Atlantico, 18 marzo 1918".

Il comandante Tonietti morì improvvisamente a Galveston nel Texas nel maggio del 1933 mentre era al comando del piro-scafo *Istria* della "Libera Triestina"⁽²⁾.

NOTE

- (1) Da un articolo di CESCO TOMASELLI pubblicato sul "Corriere della Sera" nell'aprile 1935 riportato da GIUSEPPE LEONARDI in *Mare, padre padrone*, p. 84-88
- (2) V. anche *La figura di un valoroso* di SALVATORE MAIORANO, in *Elba* di SANDRO FORESI, Tip. Popolare, Portoferraio, 1934, p. 76-78

LA NAVIGAZIONE TOSCANA

All'indomani dell'Unità d'Italia⁽¹⁾ il servizio dei collegamenti marittimi dell'Arcipelago Toscano era gestito dalla società "Rubattino" con il piroscafo *San Giorgio* che ben presto fu sostituito con il *Roma*, *Virgilio* e *Dante*. Nel 1881 alla "Rubattino", in seguito alla fusione con la "Flora", subentrò la "Flora e Rubattino" che continuò ad espletare il servizio con il nome di "Navigazione Generale Italiana" mediante alcune vecchie navi a carbone.

Nel 1910, in seguito alla decisione su scala nazionale di rendere autonome le gestioni locali, i servizi dell'Arcipelago furono affidati - per asta pubblica - all'armatore Carlo Allodi, il quale rilevò le vecchie navi della Navigazione Generale Italiana e incaricò il cantiere Orlando di costruire altre tre unità di tonnellaggio maggiore.

Dopo solo tre anni, in seguito al fallimento dell'armatore Allodi, ai fratelli Orlando non rimase altra soluzione che quella di rilevare la gestione del servizio dell'Arcipelago sostituendosi all'armatore fallito. Oltre ai tre piroscafi commissionati dall'Allodi, che presero il nome di *Cappellini*, *Guerrazzi* e *Elba*, gli Orlando ribattezzarono il vecchio *Conte Menabrea* con il nome di *Porto S. Stefano*, e l'*Elba* con quello di *Argentario*⁽²⁾.

L'anno seguente, 1914, fu costituita la società anonima Navigazione Toscana che esercitò senza interruzione il collegamento marittimo sovvenzionato sulle rotte dell'Arcipelago fino al 1976. Come prime operazioni la nuova Società vendette l'*Alessandro Volta* e il *Giannutri* e cedette ad un'altra società l'*Elba II*, proseguendo il servizio con il *Cappellini*, il *Guerrazzi*, il *Porto S. Stefano*, l'*Argentario* e il vecchio *Giglio* con il nome di *Montecristo*.

Il primo presidente della Navigazione Toscana fu l'ing. Giorgio Orlando. L'inizio della prima guerra mondiale non interferì nella riorganizzazione della Società, tranne un saltuario impiego in importanti missioni, come quella del *Cappellini* comandato dal cap. Ernesto Astarita nei Dardanelli e lungo le coste dell'Asia Minore, e



IL VECCHIO PIROSCAFO *MONTECRISTO*

quella del *Guerrazzi* in Tripolitania.

Terminata la guerra, di fronte alle mutate esigenze del servizio, la Navigazione Toscana stipulò con il Governo una nuova convenzione per venti anni a condizione che rinnovasse entro breve tempo tutta la flotta. Nel giro di pochi anni entrarono in servizio l'*Elbano Gasperi*, costruito nel 1928 nei cantieri genovesi Odero, l'*Andrea Sgarallino* e il *Dino Leoni*, costruito a Livorno nel 1930, e “quella bella e sfortunata motonave” *Giuseppe Orlando*, così chiamata in memoria del fondatore della Navigazione Toscana⁽³⁾.

Quando verso la fine degli anni Trenta le azioni della Navigazione Toscana passarono in proprietà della Società Terni di Roma, e sotto la direzione del capitano Giuseppe Conti, questa poté godere di un lungo periodo di prosperità. Tuttavia la situazione cambiò quando si avvertirono i primi segni di un imminente conflitto bellico tanto che le tre maggiori navi della Società, l'*Orlando*, l'*Elbano Gasperi* e lo *Sgarallino*, furono requisite dalla Marina Militare. Scoppiata la guerra e deceduto il cap. Conti, la Società Terni affidò l'intero pacchetto azionario all'armatore Carlo Cameli, la cui gestione ebbe un inizio oltremodo difficile: l'*Orlando*, già attrezzato come posamine e scorta convogli e successivamente come nave ospedale, fu affondata -come abbiamo visto- nel porto di Tripoli, mentre lo *Sgarallino* e l'*Elbano Gasperi* effettuavano ogni giorno azioni belliche.

Con l'occupazione dell'Elba da parte delle truppe tedesche⁽⁴⁾, la flotta della Navigazione Toscana fu decimata: oltre il siluramento dello *Sgarallino*, il *Dino Leoni* fu affondato dagli Alleati davanti a Bastia, l'*Elbano Gasperi*, partito con equipaggio tedesco per una missione di guerra, non si seppe che fine avesse fatto. Il *Cappellini* e il *Guerrazzi* furono dislocati verso i porti della Liguria⁽⁵⁾.

Rimasta senza alcun mezzo, dopo aver chiesto invano la collaborazione del Comando Tedesco che occupava l'Elba, con gli equipaggi in gran parte elbani dei piroscafi catturati dai tedeschi, la Società riuscì a mettere in efficienza un piccolo piroscafo iugoslavo abbandonato nel porto di Livorno, ribattezzato col nome di *Giovanni Ingrao*, che nel dicembre del '43, inalberando bandiera bianca, cominciò un servizio precario di collegamento fra le isole tra mille difficoltà e con estremo pericolo per l'equipaggio. Il servizio ebbe la durata di un solo mese: infatti il 30 gennaio del '44, mitragliato da aerei alleati, l'*Ingrao* in preda alle fiamme affondava all'ingresso del porto di Pianosa, mentre stava per scaricare le provviste per i carcerati che di lì a poco, trasferiti all'Elba, furono fucilati dai tedeschi sulla spiaggia di Procchio⁽⁶⁾.



LA MOTONAVE GIUSEPPE ORLANDO

Con l'affondamento dell'*Ingrao* erano così andate perdute le sei navi della Società sovvenzionata che fu costretta a rivolgersi all'armatore Raffaello Ballini, che rese disponibile l'uso di due piccole motobarche, l'*Alba* e l'*Assunta*, le quali permisero di riprendere i collegamenti marittimi dell'Arcipelago il 1° maggio 1945. Per migliorare la precarietà del servizio in un periodo in cui il mare dell'Arcipelago era ancora disseminato di mine, furono noleggiate altre navi i nomi delle quali venivano ribattezzati dall'acuta creatività degli elbani: ricordiamo il *Muletto II°*, la motonave *Patriota*, il *Vittoria*, il *Gennargentu*, il *Limbara* detto il "bighellone" per la sua lentezza.

Soltanto con il *Pola* i collegamenti segnarono un sensibile miglioramento. Nel novembre del '50 e nel febbraio del '51 - per iniziativa dei dirigenti della N.T. e specialmente del suo presidente Carlo Cameli- entrarono finalmente in servizio le due corvette canadesi opportunamente ristrutturate per il servizio passeggeri: il *Porto Azzurro* e il *Portoferraio*.

Quando il Ministero della Marina Mercantile poté riordinare i servizi sovvenzionati locali, nel luglio del '53, la N.T. si aggiudicò

l'asta pubblica e nel novembre dello stesso anno fu stipulata una nuova convenzione trentennale che prevedeva, entro il '55 e il '57, la costruzione di due nuove motonavi di 250 e 600 tonnellate. Nello stesso anno entrava in servizio la motonave *Aegilium* per i collegamenti con l'isola del Giglio.

NOTE

- (1) GIANCARLO MOLINARI, *Dalla Società Rubattino alla Navigazione Toscana*, in "Lo Scoglio", n. 2, 1988
- (2) Le notizie sono desunte e in gran parte trascritte dagli articoli di GIANCARLO MOLINARI pubblicati nei numeri 18-19-20 nel 1988 di "Lo Scoglio" e dal saggio di PIETRO CATANZARO *La Navigazione Toscana nella storia dell'armamento livornese*, pubblicato nel n. VI, 1954 della "Rivista di Livorno" p. 417-425.
- (3) Fu affondata il 3 maggio 1941 nel porto di Tripoli per l'esplosione di una mina magnetica. Vi persero la vita il marinaio elbano Mario Conti e altri nove militari.
- (4) Ma prima che l'isola fosse occupata dai tedeschi nel luglio del '43 il *Cappellini* aveva subito un siluramento nel canale di Piombino; per fortuna non aveva riportato gravi danni, ma erano le prime avvisaglie di quanto grande fosse il rischio per gli equipaggi e i passeggeri delle navi che percorrevano quella rotta.
- (5) Solo a guerra finita si seppe che il *Cappellini* era stato affondato dai tedeschi come ostruzione del porto di Imperia e il *Guerrazzi* nel porto di Genova prima dell'arrivo degli Alleati.
- (6) L'episodio è rievocato all'inizio del volume di GIULIO CAPRILLI e RAFFAELLO BRIGNETTI, *La ritrattazione*, ed. De Luca, Roma 1972.

IL SILURAMENTO DEL *CAPPELLINI*

Il piroscafo *Cappellini*, partito da Piombino alle 17,30 del 19 luglio 1943 con 150 passeggeri a bordo al comando del padrone marittimo Giovanni Angiolella, nato a Portoferraio nel 1908, fu attaccato da otto aerosiluranti che, in prossimità del Cavo, dopo una sventagliata di mitraglia, sganciarono sei siluri, cinque dei quali andarono a vuoto passando da poppa, in seguito ad un'accostata a sinistra ordinata dal comandante; soltanto uno colpì il piroscafo senza esplodere in corrispondenza del locale caldaie, aprendo una falla e causando un forte afflusso d'acqua. Vedendo che non era possibile rivincere l'acqua con i mezzi di bordo, il comandante con abile manovra, si avvicinò a Capo delle Viti e navigando sotto costa cercò di proseguire sempre più verso Portoferraio. Ma ben presto il locale caldaie fu invaso dalle acque provocando lo spegnimento dei forni che costrinsero a incagliare il piroscafo sulla spiaggia di Nisporto. In attesa dei soccorsi richiesti con bandiere al semaforo di Monte Grosso, furono fatti scendere tutti



ALFREDO CAPPELLINI IN NAVIGAZIONE

i passeggeri sulla spiaggia in modo da alleggerire il piroscampo che sbandava sempre più verso sinistra. Giunti i soccorsi dal Comando Marina di Portoferraio, furono mandati all'Ospedale Civile di Portoferraio cinque feriti, uno dei quali molto grave, mentre i passeggeri raggiunsero anch'essi Portoferraio con un dragamine. Un palombaro, mandato anch'esso dal Comando Marina, provvide a tamponare la falla prodotta dal siluro e con la pompa del rimorchiatore *Po*, venuto in soccorso, fu prosciugato alla meglio il locale caldaie e il piroscampo rimorchiato poté raggiungere Portoferraio verso mezzanotte⁽¹⁾. Il danno riportato dal *Cappellini* poté essere riparato in breve tempo e il piroscampo, durante l'occupazione dell'isola da parte dei tedeschi, venne dislocato insieme al *Guerrazzi* verso i porti della Liguria.

NOTA

- (1) Le notizie sono desunte da un documento inedito del comandante Angiolella, pubblicato in "Lo Scoglio", n. 40, 1994

L'AFFONDAMENTO DELLO *SGARALLINO*

Pietro Catanzaro, nella sua monografia sulla navigazione Toscana, scrive: “L'*Andrea Sgarallino* si inabissò lungo le coste dell'Elba con tutto il suo carico di circa 100 persone tra passeggeri ed equipaggio”. Notizia laconica che richiede più ampio spazio per la risonanza luttuosa che la tragedia dell'affondamento provocò in tutta l'Elba. Intanto a bordo del piroscafo non c'erano solo 100 persone, come è testimoniato da Gianfranco Vanagolli il quale parla di oltre 300 persone tra passeggeri ed equipaggio⁽¹⁾, e Giancarlo Molinari scrive che la nave “aveva a bordo circa trecento persone tra passeggeri, membri dell'equipaggio e militari tedeschi incaricati per la sorveglianza”⁽²⁾. Stefano Campodonico -uno dei quattro superstiti- in una testimonianza esclusiva a “Lo Scoglio”, scrive: “Il 22 settembre del 1943 partimmo da Piombino tra le 8,30 e le 9, imbarcando molti passeggeri, da 200 a 250 e su questo dato non posso essere sicuro mancando al momento dell'imbarco un preciso controllo”⁽³⁾. Ma lo stesso Campodonico in un'altra testimonianza rilasciata a Giuliano Giuliani⁽⁴⁾, parla di “una gran folla assiepata sul porto di Piombino, facce visibilmente provate dai disagi di una lunga attesa, ma felici finalmente di imbarcarsi sullo *Sgarallino* in partenza per l'Elba”.

Se riguardo al numero delle persone rimane qualche incertezza, è stato possibile ricostruire con la massima esattezza il modo e il luogo dove avvenne l'affondamento.

La sciagura è stata ben sintetizzata da Giancarlo Molinari: “La mattina del 22 settembre 1943 l'*Andrea Sgarallino*, con a bordo circa 300 persone fu silurato da un sommergibile inglese e colò a picco trascinando il suo carico. La sciagura avvenne quando il piroscafo, diretto a Portoferraio, si trovava in prossimità della sua rada circa al traverso tra lo Scoglietto e la baia di Nisporto... Proprio in quei momenti, nei fondali al largo della rada di Portoferraio, incrociava, al comando del Luogotenente L.E. Herrick, il

sommergibile *Uproar* della “Royal Navy” giunto in acque elbane per una ricognizione il giorno prima. Dal sommergibile partirono tre siluri che centrarono lo *Sgarallino* fino a spezzarlo”⁽⁵⁾.

Il piroscalo, spezzato in due, si immerse immediatamente; solo quattro persone riuscirono a salvarsi: due marinai italiani, un militare tedesco e il fuochista Stefano Campodonico, il quale nella sua intervista a “Lo Scoglio” ha raccontato che mentre era di servizio in caldaia, dopo circa un’ora di navigazione, volendo rendersi conto dove il piroscalo fosse giunto per calcolare la giusta dose di carbone da aggiungere alla caldaia, era salito all’altezza di un oblò e vide che la nave stava per superare Montegrosso. Salito poi in coperta, alla vista di quattro amici, si diresse verso prua, e mentre si intratteneva con loro, udì lo scoppio fragoroso del primo siluro che aveva colpito la poppa; poco dopo udì un secondo boato ancora più forte del primo che lo scaraventò contro la murata rimanendo stordito. Quando si riebbe il piroscalo stava già affondando reclinato sul lato sinistro. Dopo essersi appoggiato sul lato destro,



L'ANDREA SGARALLINO CON IL GRAN PAVESE

dove stava cominciando ad entrare acqua, venne risucchiato dalle onde insieme alla nave che affondava. A forza di braccia e di gambe, sebbene ferito, lottando contro il risucchio, riuscì a venire a galla e ad afferrarsi ad un rottame e ad un salvagente. Avvistato e tratto in salvo da un rimorchiatore dell'ILVA, fu trasportato all'ospedale dove il prof. Spinelli tentò invano di salvargli la gamba che due mesi dopo gli fu amputata.

Più circostanziato il capitolo dell'affondamento nel volume di Giuliano Giuliani, il quale riporta informazioni sulle caratteristiche del sommergibile inglese, di cui si ebbe notizie a guerra finita: era un battello assai semplice per costruzione ed esercizio, con eccellenti doti di manovrabilità e facilità di condotta, di dimensioni ridotte: solo 59 metri di lunghezza, 6,4 di larghezza. Era partito il 15 settembre da Malta e arrivato nelle acque dell'Elba il 21 con l'incarico di pattugliare le coste tirreniche. Aveva già attaccato e affondato potenti navi da guerra e piroscafi passeggeri. Nella camera di manovra, insieme al comandante Herrick c'era il primo ufficiale ms Boyall, gli altri ufficiali Clarck e Shaw e un giovane segnalatore, Gus Britton, che ha così rievocato alcuni momenti della tragedia: "Quella mattina tutto era tranquillo. Ad un tratto vidi l'operatore all'idrofono agitarsi e richiamare l'attenzione del comandante: un rumore di eliche, seppure molto debole, gli arrivava in cuffia. Risuonò l'allarme e il comandante Herrick ordinò di portarsi immediatamente a quota periscopio. Alcuni attimi più tardi, attraverso la lente di esplorazione, vide la sagoma di una nave in lento avvicinamento". Dopo l'avvistamento dello *Sgarallino* l'*Uproar* era rimasto immobile a quota periscopica. "Il comandante Herrick -prosegue Gus Britton- che da alcuni minuti seguiva attentamente il piroscafo, d'un tratto si voltò verso il primo ufficiale Boyall e ordinò di prepararsi ad attaccare una nave ausiliaria tedesca probabilmente antisommergibile". Il capitolo si conclude con la testimonianza Campodonico e con un nuovo intervento di Britton: "Dopo il lancio dei siluri l'*Uproar* si era immediatamente

immerso adagiandosi sul fondo... Non si verificò nessun contrattacco, né da parte di navi né da parte di aerei. Il comandante Her-
rick pensò di non averla colpita. Fu l'operatore idrofonico che confermò che la nave era stata affondata”.

Il sommergibile inglese lasciò subito dopo le acque dell'Elba dirigendosi verso Bastia; durante il viaggio intercettò e affondò la petroliera *Champagne* requisita dai tedeschi.

NOTE

- (1) GIANFRANCO VANAGOLLI, *Cronache elbane* (1940-1945), Giardini, Pisa 1991, p. 61
- (2) GIANCARLO MOLINARI, *L'affondamento dello Sgarallino*, “Lo Scoglio”, n. 3, 1985
- (3) STEFANO CAMPODONICO, *La testimonianza di un superstite*, ibidem
- (4) GIULIANO GIULIANI, *L'Andrea Sgarallino*, ed. Cosmo Radio, Portoferraio, 1990, p. 89 (nota)

IL VINCERE

Dopo l'affondamento dell'*Ingrao*, per tutto il periodo dell'occupazione tedesca dell'isola, sulla linea Portoferraio-Piombino prestò servizio il *Vincere* sotto la guida dei tedeschi. Era dotato di una mitragliatrice con la quale ingaggiava combattimenti con gli aerei alleati che lo attaccavano a bassa quota. Poiché in uno di questi conflitti morì un passeggero ed altri furono feriti, i tedeschi consegnarono il *Vincere* al comune di Portoferraio, retto allora dal Commissario Prefettizio Alberto Reiter, il quale ne affidò il comando al pilota del porto, Salvatore Ageno, coadiuvato da Elbano Lazzeri, 1° motorista, Francesco Ghelardini, 2° motorista, e dai marinai Romolo Mazzarri e Elio Fabiani. Pochi mesi dopo la gestione il *Vincere* passò dal comune alla Navigazione Toscana che la mantenne fino al suo affondamento avvenuto nel giugno del '44 mentre si trovava all'ancora davanti a San Giovanni, colpito da una cannonata sparata dai tedeschi della batteria delle Grotte⁽¹⁾. Durante l'occupazione tedesca e negli anni immediatamente successivi alla fine della guerra, svolsero un'intensa attività specialmente per il trasporto delle merci e dei generi alimentari, alcune motobarche private⁽²⁾, come la *Giovanni Battista Padre*, il cui equipaggio era composto da "Fo-



IL VINCERE

fo", Cristoforo Colombo, Francesco Ghelardini, già motorista del *Vincere*, Francesco Raspollini e Renzo Bracci. Ricordiamo altri due velieri, *Maria* di Marino Colombo, sulla quale

erano imbarcati Mauro Camporeale e Iginio Moschini e il *Successo* con i fratelli Colombo: Cristoforo, Marino e Tista, e Giovanni Tagliaferro e Giuseppe Burchielli. Sulla rotta di Capraia - oltre Raspollini - operava anche il compianto Giovanni Diversi, detto Tormenta.

NOTE

- (1) G. MOLINARI, op. cit., p. 24 "Lo Scoglio", n. 20, 1988
- (2) Ibidem p. 27, v. anche *Sotto bandiera tedesca* di NILO PUCCI, in "Lo Scoglio", n. 2, 1996

LA FLOTTA DELL'ILVA

Verso la fine dell'800 la flotta velica riese contava 160 bastimenti, in parte usati per il trasporto del minerale nei vari porti del Mediterraneo. Quando i primi del '900 sorsero gli Alti Forni a Portoferraio e a Piombino, e la vela aveva ormai fatto il suo tempo, la Società "Elba" - divenuta successivamente "Ilva" - si dotò di una piccola flotta di navi a vapore per il rifornimento dei due stabilimenti. Nel 1932 la flotta dell'"Ilva" era formata da 13 piroscafi, 13 rimorchiatori⁽¹⁾, e oltre una cinquantina di galleggianti (pontoni, chiatte, cisterne, bette, un motoveliero).

Al termine della guerra, tutta la flottiglia risultò completamente distrutta, in parte autoaffondata perché non cadesse in mano ai tedeschi.

L'AFFONDAMENTO DEL *PALMAIOLA*

Il primo piroscafo che fu affondato fu il *Palmaiola*, comandato da Giuseppe Carletti. Sul *Palmaiola*, requisito dalla Marina, erano imbarcate 30 persone, di cui 13 elbani dei quali 12 riesi e uno di Porto Azzurro.

Partito da Trieste, aveva fatto sosta a Venezia per un carico di materiale bellico. Dopo aver attraversato tutto l'Adriatico, fece sosta a Bari per caricare generi alimentari, indumenti militari e fusti di benzina. Dopo una breve sosta a Messina partì per Bengasi. Giunti a circa 60 miglia da Tripoli, quattro aerosiluranti inglesi provenienti da Malta attaccarono il piroscafo che - colpito da due siluri al fianco destro - cominciò ad affondare. L'equipaggio, come



— L'ARNO, UN RIMORCHIATORE DELLA SOC. ILVA —

racconta il secondo ufficiale di coperta Mario Carletti⁽²⁾, riuscì a salvarsi approfittando di tre zattere che erano rimaste a galla. I piloti degli aerei non si accontentarono di aver affondato il piroscafo, ma sganciarono altre bombe che colpirono i fusti di benzina provocando un incendio che causò molte vittime, tra cui un giovane nostromo riiese, Cesarino Barioli. Il Carletti, sebbene ferito, riuscì a salvarsi su una zattera rimasta libera dalle fiamme.

Questa la motivazione della medaglia di bronzo al Valor Militare che gli fu conferita: "Primo ufficiale di piroscafo requisito, colpito con siluro e incendiato da aerei nemici, si prodigava, incurante del pericolo, con instancabile attività nell'opera di salvataggio del personale imbarcato. Costretto ad abbandonare la nave in corso di affondamento, cedeva con slancio ed abnegazione il proprio salvagente al comandante che ne era privo e raggiunte a nuoto le zattere in preda alle fiamme, riusciva a spegnere l'incendio e

a porre in salvo su di esse numerosi naufraghi, dimostrando nella critica circostanza sereno coraggio, spirito di iniziativa ed elevato senso del dovere". (Determinazione 1° marzo 1943-XXI)

Il giorno seguente i naufraghi furono avvistati da un altro aereo inglese il cui pilota, anziché mitragliarli come temevano, avvertì la base di Malta che, per tramite della Croce Rossa, fece trarre in salvo i naufraghi dalla nave-ospedale *Meta*. I superstiti elbani del *Palmaiola* furono: Giuseppe Mazzei, comandante; Appio Falanca e Mario Carletti, 1° e 2° ufficiale; Giuseppe Mandorla, Elbano Mazzei, Bruno Scalabrini, Giuseppe Ghenda, fuochisti; Ninetto Trivison, marinaio; Aldo Bandinelli, giovanotto; Lido Carletti, 2° cuoco; Eugenio Carletti, cameriere, tutti di Rio Marina; il carbonaio De Angeli di Porto Azzurro.

NOTE

- (1) I piroscafi erano: *La Foce, Nina, Bolzaneto, Orione, Palmaiola, Polluce, Castore, Persia, Georgia, Jason, Ape, Elba, Palmaiola 2*.
I rimorchiatori erano: *Arco, Bagnoli, Elsa, Lampo, Priamar, Teresa, Urano, Vittoria, Ilva, Arno, Oceania, Orfano, Po, Sabastia*.
Le chiatte erano: *Alberto, Alpino, Bersagliere, Giacomo, Ilva 3, Ilva 4, Ilva 5, Ilva 6, Monserrat, Volterraio*.
- (2) GIUSEPPE LEONARDI, *Gli equipaggi riesi dell'Ilva*, in "Mare, padre padrone", p. 124-125

L'AFFONDAMENTO DEL *BOLZANETO*

Il 29 giugno del '43 fu affondato un altro piroscafo della Società "Ilva", il *Bolzaneto*, comandato da Giuseppe Mazzei, lo stesso comandante che si era miracolosamente salvato dal siluramento del *Palmaiola*.

Era partito il giorno prima da Portoferraio carico di pani di ghisa, diretto a Genova. A meno di due miglia da Bonassola in provincia di La Spezia, il piroscafo fu colpito da due siluri lanciati da un sommergibile nemico appostato lungo la costa. Colpito nella stiva n. 3, il carico di ghisa che occupava la stiva n. 4, spostandosi verso il centro della nave provocò l'impennata della poppa, che, innalzandosi, fece affondare la nave causando la morte di undici membri dell'equipaggio, tutti riesi, e di altri marinai cannonieri e segnalatori imbarcati sulla nave requisita dalla Marina. Nove furono i superstiti tra i quali il comandante, Giuseppe Baccetti



IL PIROSCAFO *BOLZANETO* DELLA SOC.ILVA.

e Garibaldo Mancusi, i quali hanno ricordato l'episodio a Giuseppe Leonardi.

Gli undici riesi deceduti nell'affondamento del *Bolzaneto* furono: Carletti Fortunato, 1° ufficiale; Falanca Gino, 2° ufficiale; Silvietti Luigi, nostromo; Caffieri Mario, ingrassatore; Giannoni Francesco, cameriere; Innocenti Romeo, fuochista; Soldani Mario, carbonaio; Regini Dagoberto, Pietrini Ilmano, Giannoni Luigi, marinai; Braschi Otello, mozzo.

MARINAI ELBANI IN GUERRA

GIUSEPPE BATTAGLINI

Già all'indomani dell'unificazione d'Italia nel 1866 nell'infamata battaglia navale di Lissa persero la vita cinque marinai elbani: Ranieri Paolini di Poggio sulla pirofregata corazzata *Re d'Italia*, Angelo Nardelli di Portolongone sulla pirocannoniera *Palestro*, Adelasio Taddei di Rio Elba, timoniere della pirofregata corazzata *Re di Portogallo*, Giuseppe e Durante Orisone entrambi di San Piero sulla pirofregata corazzata *Re di Portogallo*.

Nella prima guerra mondiale 1915-1918 non avvennero scontri diretti tra la flotta italiana e quella austriaca, ma è rimasto famoso l'episodio della "Beffa di Buccari", compiuta da una flottiglia mas guidata da Costanzo Ciano e Luigi Rizzo che entrarono con i mas nel porto di Buccari e affondarono la corazzata *Viribus Unitis* della marina austriaca.

Il comandante di uno dei mas della stessa flottiglia era un elbano, Giuseppe Battaglini di Marina di Campo, protagonista di un'impresa simile alla "Beffa di Buccari". Non fu ricordato da nessuno dei giornali locali dell'epoca a causa della sua riservata modestia; soltanto nel 1969 il "Corriere Elbano" ha dato notizie di lui attraverso il ricordo di alcune lettere scritte alla nipote da un marinaio imbarcato sul mas comandato dallo zio. "Rivivo il tempo vissuto con suo zio -scrive Luigi Orsi di S. Giorgio a Cre-

mano (Napoli), che era a bordo del mas- il nostro comandante... e ricordo di aver trovato in lui la perfetta sintesi della serietà, della onestà, della sincerità"; e dopo aver così apprezzato le doti morali del Battaglini, l'Orsi così prosegue: "Battaglini Giuseppe di Vittorio nella guerra 15-18 era richiamato e, come capitano di piccolo cabotaggio, di cui era fornito di patente, fu messo al comando del mas n. 9, sul quale ero imbarcato io sottoscritto. Con tale mas e col mas n. 13, al comando del comandante Rizzo Luigi, la notte dal 9 al 10 dicembre 1917 prendemmo parte, anzi affondammo la nave austriaca *Wien* nel porto di Trieste".

Questa tesi è avvalorata da una corrispondenza del "Mattino di Napoli" dell'11 febbraio 1940, in cui Arturo Martini, che era il capotorpediniere imbarcato sul mas del Battaglini, così rievoca l'episodio: "Nella notte dal 9 al 10 dicembre di



quell'anno due mas -il n. 9 e il n. 13- al comando di Luigi Rizzo ce ne andammo nel porto di Trieste riuscendo ad eludere la larga sorveglianza e ad infrangere i formidabili sbarramenti dei cavi d'acciaio, delle reti, dei banchi di mine. Quando s'era agli ordini del capoflottiglia Ciano si doveva osare l'inosabile...

Dopo tre manovre per defilare il mas a 120 gradi contro la *Wien* si riuscì a piazzare il siluro che mandò a gambe all'aria la nave con un fragore d'inferno. I comandanti Battaglini e Ferrarini erano i soliti, quelli che poi si ritrovarono in tante altre audacissi-

me imprese e che gioirono a Buccari della beffa giocata al nemico stupefatto”.

A conclusione di questa doverosa, anche se po' tardiva commemorazione -scrive il "Corriere Elbano"- di un altro eroe che viene ad aggiungersi alla numerosa schiera degli elbani che in tutte le guerre seppero fare onore alla loro isola, ci piace riportare la motivazione della medaglia d'argento al V.M. concessa al Battaglini: "Battaglini Giuseppe di Campo nell'Elba, 2° Nocchiere (richiamato) matr. 54314. Comandante in sottordine dava prova di abilità professionale e sereno coraggio nella brillante ed efficace operazione di attacco e distruzione di una nave nemica entro la munita rada di Trieste. (Rada di Trieste, notte 9-10 dicembre 1917)".

NOTA

(1) "Corriere Elbano", n. 43, 1969

GIUSEPPE COLOMBI

Un altro elbano che partecipò giovanissimo alla prima guerra mondiale fu Giuseppe Colombi, nato anche lui a Campo nel 1898, il quale, a guerra finita, cominciò a navigare sui piroscafi della Navigazione Toscana, in particolare sullo *Sgarallino*, fino a pochi giorni prima del suo affondamento. Dopo la seconda guerra mondiale conseguì il diploma di “padrone marittimo” che autorizzava a “comandare navi nazionali in tutto il Mediterraneo” (Diploma della Marina Mercantile del 5 giugno 1951). Nel 1961 gli fu conferita la Medaglia d'onore per lunga navigazione.

GIOVANNI BARBERA

Nato a Portoferraio il 5 luglio 1919, Nino Barbera aveva mostrato fin da ragazzo la sua predilezione per il mare iscrivendosi fra i primi nelle formazioni giovanili marinaresche della G.I.L. Frequentò il liceo classico "R. Foresi" conseguendo la maturità nel 1938; iscrittosi all'Università di Firenze, dovette interrompere gli studi allo scoppio della guerra arruolandosi nella Marina. Frequentò l'Accademia Navale di Livorno nel 1940 e nello stesso anno ne uscì con il grado di Aspirante Guardia Marina nel Corpo dello Stato Maggiore e fu trattenuto in servizio per esigenze dello stato di guerra.



— GIOVANNI BARBERA —

Dopo aver prestato giuramento fu destinato al Comando Sommersibili "Ammiraglio Cagni" e poco dopo imbarcato sul sommergibile *Alabastro*, di nuova costruzione, che il 13 settembre insieme al somm. *Argo* partì dal porto di Cagliari per la prima missione di guerra. Compito assegnato, quello di sostituire i somm. *Velella* e *Asteria* nello specchio di mare a sud delle Baleari, controllando le provenienze da Gibilterra.

Due giorni dopo la partenza, nella zona assegnata ai due sommergibili prese posizione soltanto l'*Argo*, mentre dell'*Alabastro*, al comando del Ten. di Vascello Giovanni Bonadies, non si ebbe più notizia. Soltanto al rientro alla base del somm. *Argo* e dal rapporto sulla missione, si poté ipotizzare quanto fosse accaduto. Infatti nel

rapporto del comandante dell'*Argo* era scritto che nel pomeriggio del giorno 14 settembre alle ore 16,10 all'altezza di Capo Carbon fu avvistato un aereo di tipo "Sunderland" in ricerca antisommergibili, che fu evitato dall'*Argo* in rapida immersione. La supposizione fu poi confermata quando la RAF comunicò che nella stessa ora e nella stessa data, poco a ponente di Capo Carbon un aereo del 202° stormo aveva attaccato e riteneva di aver affondato un sommergibile che navigava in superficie diretto a ponente⁽¹⁾.

Nel dicembre del 1947 lo Stato Maggiore della Marina Militare concedeva a Giovanni Barbera la Croce al Merito di Guerra al V.M. alla memoria; ma già nel settembre del '42 era stato insignito della Croce di Guerra al Valor Militare con la seguente motivazione: "Imbarcato su sommergibile, impiegato in una serie di dure missioni di rifornimento, si prodigava con entusiasmo senza misurare fatica e rischio, dimostrando dedizione al dovere, sereno coraggio ed alto senso di amor patrio"⁽²⁾.

Alla sua memoria è stato intitolato il Gruppo A.M.N.I. di Portoferraio. L'Elba conta numerosi uomini di mare deceduti nell'ultimo conflitto, ma nessuno era più degno di Nino Barbera di dare il suo nome al Gruppo A.M.N.I. di Portoferraio. Numerose sono le testimonianze di marinai elbani che hanno avuto modo di incontrare durante la guerra il G.M. Nino Barbera, che era sempre il primo a fraternizzare con tutti e a favorirli per quanto era possibile. Stimato e benvoluto dai superiori, dai colleghi e dai marinai per la cordialità del carattere e per le grandi doti d'animo, il suo nome è destinato a restare come simbolo di dedizione al dovere fino all'estremo sacrificio⁽³⁾.

NOTE

- (1) "Il pattugliamento aereo nemico a sud delle Baleari era sempre molto attivo. Il giorno 14 uno dei velivoli della RAF avvistò un sommergibile in emersione al largo della costa algerina; procedeva verso ovest e si trovava all'incirca sul meridiano di Capo Carbon. Alle 16,30 l'aereo andò all'attacco e sganciò varie bombe: il sommergibile si immerse, ma

-dai segni avvistati alla superficie- gli aviatori inglesi ritennero di averlo affondato. Da parte nostra sappiamo che l'*Alabastro* era in missione in quelle acque. Aveva lasciato Cagliari il giorno precedente per la sua prima operazione di guerra, ma non avemmo più sue notizie". RICCARDO NASSIGH, *Guerra negli abissi*, Mursia, Milano p. 202.

- (2) Le notizie sono desunte dall'articolo di GIULIANO GIULIANI pubblicato su "Lo Scoglio" n. 34 del 1995.
- (3) Da un articolo del "Corriere Elbano" in occasione della intitolazione a G. Barbera del Gruppo di Portoferraio dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia.

Un capitolo del volume “Il dramma della Marina Italiana (1940-1945)” di Marc’Antonio Bragadin ha per titolo: “Le gesta delle torpediniere *Lupo* e *Sagittario*”, e si riferisce allo sfortunato tentativo di occupare l’isola di Creta dalle forze italo-tedesche.

Il piano prevedeva che truppe paracadutate avrebbero occupato i tre aeroporti dell’isola. Subito dopo truppe aviotrasportate avrebbero occupato La Canea; qui nella notte sarebbe giunto dal Pireo un convoglio - al comando della torpediniera *Lupo* - composto da una ventina di motovelieri e piroscafetti greci carichi di truppe tedesche e da alcuni mezzi italiani con un reparto del Reggimento San Marco. La notte seguente analogo convoglio, con la torpediniera *Sagittario*, doveva sbarcare ad Eraklion.

Ma le cose andarono diversamente: fallita l’azione dei paracadutisti, i tedeschi dettero il via ai convogli *Lupo* e *Sagittario* per un tentativo di sbarco al quale non erano preparati né attrezzati; inoltre nessuno segnalò la presenza di forze navali avversarie nelle acque di Creta; così gli inglesi riuscirono a distruggere il primo convoglio e ad impedire lo sbarco del secondo.

Poche ore dopo che la *Lupo* -sorpresa fra tre incrociatori e quattro caccia dopo aver incassato 18 colpi da 152 che avevano provocato morti e feriti- era riuscita ad allontanarsi guizzando fra le navi avversarie, fu la volta della *Sagittario* il cui comandante tenente di vascello Cigala Fulgosi, dopo aver avvistato le navi inglesi che nessuno gli aveva segnalato, ordinò alla trentina di navicelle del suo convoglio di allontanarsi, occultandole con una cortina di nebbia. “Poi -scrive Bragadin- mise la prua contro gli inglesi e con la più limpida serenità, andò all’attacco. Avvistata la



LA SAGITTARIO

Sagittario, gli inglesi (quattro incrociatori e tre caccia agli ordini dell'amm. King) le andarono incontro ed aprirono il fuoco. Le salve fioccarono tutto intorno, ma Cigala con rapide accostate riuscì a disorientare il tiro delle sette navi. Quando fu a meno di 8000 metri, puntò il secondo incrociatore e lanciò i siluri: poi, per allontanare l'avversario dal convoglio, continuò a dirigere verso gli inglesi. Poco dopo, sull'incrociatore mirato, fu vista levarsi un'alta colonna di fumo e nello stesso momento le navi britanniche cessarono il tiro, ritirandosi verso sud-ovest. Solo allora Cigala raggiunse il convoglio e lo riportò alla base perfettamente indenne. Al Pireo gli Alpen Jager del convoglio portarono Cigala letteralmente in trionfo⁽¹⁾.

Dell'equipaggio della *Sagittario* faceva parte un marinaio di Rio Marina, Erberto Bandinelli al quale fu conferita la Croce di Guerra al Valor Militare con la seguente motivazione: "Imbarcato su torpediniera impegnata da sola in una vittoriosa azione e CC.TT. nemici, partecipava con slancio al combattimento, dimostrando elevate doti di coraggio e serenità" (Determinazione 6 dicembre 1941).

A guerra finita, promosso Sergente Nocchiere di Porto, gli fu conferita un'altra Croce di Guerra con una motivazione che abbraccia tutto il periodo del servizio prestato sulla *Sagittario*: "Imbarcato per oltre trenta mesi consecutivi di guerra sul Silurante che ha svolto rischiosa attività, partecipava a numerose missioni di guerra e scorte a convogli, dimostrando abnegazione, coraggio ed elevato senso del dovere". (Mediterraneo, 10 luglio 1940 - 19 aprile 1943). Determinazione del 24 aprile 1945.

Terminata la guerra, il sergente Nocchiere di 2 Classe Erberto Bandinelli fu assegnato alla Capitaneria di Porto di Portoferraio dove ebbe modo di distinguersi nell'esercizio delle sue funzioni in varie occasioni; in particolare quando al largo di Porto Azzurro cadde in mare un Comet dell'aviazione britannica e quando nel giugno del 1967 fu incaricato dal Comandante del Porto di accorrere con il motopesca *Rondine* in soccorso del pontone *Vada* rimasto isolato con cinque uomini a bordo a causa di un temporale nella rada di Portoferraio. Effettuato il salvataggio dei cinque uomini, il col. Amos de Bernardinis, della Direzione Marittima di Livorno esprimeva il suo apprezzamento al Bandinelli con una lettera che così si concludeva: "Al brillante risultato dell'operazione dava un importante contributo anche la S.V. che, nella difficile circostanza, dimostrava slancio e perizia marinaresca. Le esprimo il mio apprezzamento ed elogio".

NOTE

- (1) MARC'ANTONIO BRAGADIN, *Il dramma della Marina italiana*, Mondadori, Milano, 1982, p. 126-131

Un capitolo del volume “Il dramma della Marina Italiana (1940-1945)” di Marc’Antonio Bragadin ha per titolo: “Le gesta delle torpediniere *Lupo* e *Sagittario*”, e si riferisce allo sfortunato tentativo di occupare l’isola di Creta dalle forze italo-tedesche.

Il piano prevedeva che truppe paracadutate avrebbero occupato i tre aeroporti dell’isola. Subito dopo truppe aviotrasportate avrebbero occupato La Canea; qui nella notte sarebbe giunto dal Pireo un convoglio - al comando della torpediniera *Lupo* - composto da una ventina di motovelieri e piroscafetti greci carichi di truppe tedesche e da alcuni mezzi italiani con un reparto del Reggimento San Marco. La notte seguente analogo convoglio, con la torpediniera *Sagittario*, doveva sbarcare ad Eraklion.

Ma le cose andarono diversamente: fallita l’azione dei paracadutisti, i tedeschi dettero il via ai convogli *Lupo* e *Sagittario* per un tentativo di sbarco al quale non erano preparati né attrezzati; inoltre nessuno segnalò la presenza di forze navali avversarie nelle acque di Creta; così gli inglesi riuscirono a distruggere il primo convoglio e ad impedire lo sbarco del secondo.

Poche ore dopo che la *Lupo* -sorpresa fra tre incrociatori e quattro caccia dopo aver incassato 18 colpi da 152 che avevano provocato morti e feriti- era riuscita ad allontanarsi guizzando fra le navi avversarie, fu la volta della *Sagittario* il cui comandante tenente di vascello Cigala Fulgosi, dopo aver avvistato le navi inglesi che nessuno gli aveva segnalato, ordinò alla trentina di navicelle del suo convoglio di allontanarsi, occultandole con una cortina di nebbia. “Poi -scrive Bragadin- mise la prua contro gli inglesi e con la più limpida serenità, andò all’attacco. Avvistata la



Sagittario, gli inglesi (quattro incrociatori e tre caccia agli ordini dell'amm. King) le andarono incontro ed aprirono il fuoco. Le salve fioccarono tutto intorno, ma Cigala con rapide accostate riuscì a disorientare il tiro delle sette navi. Quando fu a meno di 8000 metri, puntò il secondo incrociatore e lanciò i siluri: poi, per allontanare l'avversario dal convoglio, continuò a dirigere verso gli inglesi. Poco dopo, sull'incrociatore mirato, fu vista levarsi un'alta colonna di fumo e nello stesso momento le navi britanniche cessarono il tiro, ritirandosi verso sud-ovest. Solo allora Cigala raggiunse il convoglio e lo riportò alla base perfettamente indenne. Al Pireo gli Alpen Jager del convoglio portarono Cigala letteralmente in trionfo⁽¹⁾.

Dell'equipaggio della *Sagittario* faceva parte un marinaio di Rio Marina, Erberto Bandinelli al quale fu conferita la Croce di Guerra al Valor Militare con la seguente motivazione: "Imbarcato su torpediniera impegnata da sola in una vittoriosa azione e CC.TT. nemici, partecipava con slancio al combattimento, dimostrando elevate doti di coraggio e serenità" (Determinazione 6 dicembre 1941).

A guerra finita, promosso Sergente Nocchiere di Porto, gli fu conferita un'altra Croce di Guerra con una motivazione che abbraccia tutto il periodo del servizio prestato sulla *Sagittario*: "Imbarcato per oltre trenta mesi consecutivi di guerra sul Silurante che ha svolto rischiosa attività, partecipava a numerose missioni di guerra e scorte a convogli, dimostrando abnegazione, coraggio ed elevato senso del dovere". (Mediterraneo, 10 luglio 1940 - 19 aprile 1943). Determinazione del 24 aprile 1945.

Terminata la guerra, il sergente Nocchiere di 2 Classe Erberto Bandinelli fu assegnato alla Capitaneria di Porto di Portoferraio dove ebbe modo di distinguersi nell'esercizio delle sue funzioni in varie occasioni; in particolare quando al largo di Porto Azzurro cadde in mare un Comet dell'aviazione britannica e quando nel giugno del 1967 fu incaricato dal Comandante del Porto di accorrere con il motopesca *Rondine* in soccorso del pontone *Vada* rimasto isolato con cinque uomini a bordo a causa di un temporale nella rada di Portoferraio. Effettuato il salvataggio dei cinque uomini, il col. Amos de Bernardinis, della Direzione Marittima di Livorno esprimeva il suo apprezzamento al Bandinelli con una lettera che così si concludeva: "Al brillante risultato dell'operazione dava un importante contributo anche la S.V. che, nella difficile circostanza, dimostrava slancio e perizia marinaresca. Le esprimo il mio apprezzamento ed elogio".

NOTE

- (1) MARC'ANTONIO BRAGADIN, *Il dramma della Marina italiana*, Mondadori, Milano, 1982, p. 126-131

ROMEO BERNOTTI

Era nato a Marciana Marina nel 1877 ed entrò all'Accademia Navale di Livorno all'età di 12 anni, quando ciò era ancora permesso ai ragazzi. Ma già a 9 anni aveva fatto il primo tirocinio come mozzo sui bastimenti del nonno, capitano marittimo. A 17 anni era guardiamarina e a 20 cominciò a pubblicare articoli sulla "Rivista Marittima", dimostrando di avere idee innovatrici che gli procurarono rimostranze da parte dei superiori. Non sappiamo niente sulla sua partecipazione alla prima guerra mondiale; nell'immediato dopoguerra lo troviamo in Accademia a tenere corsi superiori per Tenenti di Vascello; nel '20 esce un libro con tutte le sue conferenze e l'anno seguente chiede che venga ripristinata la scuola di guerra marittima già esistente nel 1908.

All'età di 44 anni, dopo essere stato ospite per un mese sull'ammiraglia *Giulio Cesare* per un ciclo di conferenze agli ufficiali della flotta concentrata in Sardegna, nominato Capitano di Vascello, traccia il programma per l'istituto di Guerra Marittima che viene approvato dal Capo



ROMEO BERNOTTI

di Stato Maggiore della Marina, ed è autorizzato ad aprire la discussione sull'opportunità del nuovo istituto.

La proposta Bernotti suscita molte discussioni e finisce per essere bocciata. Quando già si pensava che Bernotti poteva essere l'uomo più adatto a rinnovare la Marina per le sue idee progressiste, gli fu preferito Cavagnari, Direttore dell'Accademia Navale, che quando fu nominato Capo di Stato Maggiore della Marina, raccomandato da Ciano, fu sostituito da Bernotti al comando dell'Accademia. Erano gli anni Trenta, nei quali Bernotti fa parlare troppo di sé, contrariamente alla tradizionale linea silenziosa della Marina. Nel 1933 fa in modo che la crociera annuale delle navi scuola *Vespucci* e *Colombo* tocchi gli Stati Uniti; a Gibilterra viene ricevuto con grandi onori dall'ammiraglio Cunningham; a New York accoglie De Pinedo sulla *Vespucci*. Quando rientra in Italia, Cavagnari gli comunica che la Commissione di avanzamento voleva mandarlo a riposo prima del tempo prescritto e che lui lo aveva salvato dall'esonero. Già in precedenza c'erano stati disaccordi con Mussolini riguardo alla ventilata occupazione di Corfù e aveva contraddetto i suoi superiori sulla necessità della collaborazione tra Marina e Aeronautica, sollecitando la costruzione di una portaerei contro la politica caldeggiata da Ciano in favore degli incrociatori molto veloci. La proposta della portaerei fu criticata da Balbo e bocciata da Mussolini.

Dopo questi precedenti, nel 1938, dopo essere stato nominato presidente del Comitato ammiragli, Bernotti viene collocato a disposizione, in base ad una legge di avanzamento che sembrò creata apposta per sbarazzarsi di lui, consigliere scomodo. L'anno seguente fu nominato senatore e nel '40 collocato in posizione ausiliaria. Allo scoppio delle ostilità fu vano il tentativo prima con Cavagnari, poi dopo il disastro di Taranto, con Riccardi, di essere richiamato in servizio.

NOTA

Le notizie sono desunte dall'articolo di ALDO SANTINI, *Bernotti, ammiraglio caparbio* pubblicato sul "Tirreno" e riproposto da "Lo Scoglio", n. 32, 1992, p. 8-10

ATHOS CAPRILLI

Arruolato per la ferma di 28 mesi dal consiglio di leva Marittima di Portoferraio il 5 maggio 1941 con la classe 1922 come allievo cannoniere O. e presentatosi a Maridepo il 25 febbraio 1942, fu destinato a Maridepo di Taranto da dove gli fu assegnata come destinazione la Batteria "Farinata Degli Uberti" nell'isola di Lero nel Dodecanneso. Sede che raggiunse il 26 di giugno del 1942 e dove rimase fino al 17 novembre del '43, partecipando alla difesa dell'isola contro le truppe tedesche come "combattente del 4° Btg. della Base principale di artiglieria dello Stato Maggiore".

Lui stesso -in un articolo pubblicato dalla rivista "La nostra presenza"- ha raccontato le disavventure del viaggio in treno da Taranto ad Atene per raggiungere poi l'isola di Lero, dove rimase per venti mesi durante i quali non si verificarono episodi di particolare rilievo tranne un bombardamento



ATHOS CAPRILLI

del Porto Lago da parte delle fortezze volanti americane. "L'8 settembre - prosegue il racconto - è la data che segna l'inizio di una radicale svolta della nostra esistenza. Il nostro mancato allineamento con le forze armate tedesche suscita la loro immediata reazione; infatti preparando lo sbarco in forze sull'isola, per circa cinquanta giorni, bombardano sistematicamente la piazzaforte di Lero... La battaglia infuria per circa cinque giorni con sanguinose perdite da ambo le parti. La sua conclusione si ha con la resa incondizionata dell'isola, firmata dall'allora comandante Mascherpa, medaglia d'oro alla memoria".

Il Caprilli, catturato dai tedeschi insieme agli ultimi difensori di Lero, fu tradotto in un campo di concentramento in Jugoslavia dal quale fu rimpatriato il 20 settembre del '45 dopo una degenza di circa quattro mesi nell'ospedale di Belgrado, dove gli furono riconosciuti gli estremi per la pensione di invalidità. Oltre le due Croci di Guerra al Valor Militare che gli furono concesse per la difesa di Lero e per la prigionia, al Caprilli è stato rilasciato un attestato per benemerienze associative con medaglia d'oro da parte dell'Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi di Guerra e un Encomio Solenne con la seguente motivazione: "Al Secondo Capo Ruolo d'Onore Caprilli Athos, per aver partecipato alla difesa di Lero quale componente del Presidio che agli ordini del Contrammiraglio Mascherpa, Medaglia d'Oro al V.M., resisteva per ben cinquantadue giorni all'insistente violento assedio aereo cessando di combattere solo quando, all'estremo delle risorse, in seguito all'avvenuto sbarco di soverchianti forze nemiche ne ebbe l'ordine dal Generale Britannico comandante delle operazioni combinate di difesa". Lero, 5 sett. 1943 - 16 nov. 1943.

CLAUDIO DAMIANI

Nato a Rio Elba il 4 maggio 1914, si arruolò nella Marina all'età di 17 anni, frequentando il Corso radio-telegrafisti nell'a.s. 1931-32 al Varignano. Conseguito il diploma, si imbarcò sul cacciatorpediniere *Borea*, passando successivamente ad altre navi tra cui il c.t. *Zara*, gli incrociatori *Trieste*, *Montecuccoli*, e le navi *Andrea Doria*, *Gorizia*, *Chimera* e infine sul sommergibile *Pietro Micca*, allora comandato dal C.C. Galeazzi di Marina di Campo.

Nel 1939 partecipò alla spedizione in Albania e all'inizio della guerra, con il grado di Capo Radiotelegrafista di 1/a Classe, fu imbarcato sul *Trieste*, uno dei sei incrociatori che il 16 novembre del '40, pochi giorni dopo lo smacco di Taranto, partirono dal porto di Napoli per scon-



— CLAUDIO DAMIANI SUL *VESPUCCI* —

trarsi con la flotta inglese a Capo Teulada, a sud-ovest della Sardegna. Il *Trieste* era presente anche allo scontro di Gaudo, un'isola a sud-ovest di Creta, nel quale quattro incrociatori inglesi fuggirono sotto le cannonate della *Vittorio Veneto*, che a sua volta fu attaccata da aerosiluranti inglesi, senza peraltro riuscire a colpirla.

A circa cento miglia da Capo Matapan a sud-ovest dalla Grecia, nella notte tra il 28 e il 29 marzo del '41, la squadra italiana fu attaccata da aerosiluranti e bombardieri senza gravi conseguenze. Solo il *Pola* venne immobilizzato e due incrociatori e due caccia incapparono nella flotta inglese mentre cercavano di soccorrere il *Pola*, e furono affondati. La *Vittorio Veneto* e il resto della formazione, tra cui il *Trieste*, raggiunsero Taranto.

Scampato nei tre scontri che provocarono grossi danni e gravi perdite alla flotta italiana, il Capo radiotelegrafista di I/A classe Claudio Damiani fu destinato a bordo del sommergibile *Pietro Micca*, il quale dopo una serie di missioni sulle rotte del Mediterraneo, la vigilia della fine della guerra, la notte del 29 luglio del '43 fu affondato all'altezza della zona di sicurezza: dei 72 membri dell'equipaggio, solo 18 riuscirono a salvarsi, tra cui il Damiani che si trovava sulla torretta insieme agli ufficiali del Comando⁽¹⁾.

Ha partecipato nell'anno accademico 1956-1957 alla più lunga crociera compiuta dal *Montecuccoli* nel dopoguerra, che da Livorno portò gli allievi in Nuova Zelanda dove il comandante della nave -in seguito alla chiusura del Canale di Suez- ebbe l'ordine di eseguire il viaggio di ritorno attraversando il Pacifico fino a San Francisco e dopo aver costeggiato gli Stati dell'America Centrale, passare nell'Atlantico attraverso il canale di Panama. Indimenticabile il passaggio tra le isole Samoa e le Fiji con la doppia domenica del 16 dicembre a causa del cambio di meridiano.

Nel 1964 ha partecipato con l'*Andrea Doria* alle Olimpiadi in Giappone. Poco prima di andare in quiescenza Claudio Damiani era stato nominato Cavaliere della Repubblica e promosso Guar-

diamarina CEMM. Tra le benemerenze quattro Croci di Guerra per il periodo bellico 1940-1943, il nastrino della Medaglia commemorativa 1940-43 e la Medaglia d'argento di Lunga Navigazione.

NOTA

- (1) “Il sommergibile *Micca* era partito il giorno 24 luglio da Taranto per raggiungere Napoli, ricevendo però istruzioni di girare a ponente e poi a nord della Sicilia, dato che ormai lo stretto di Messina doveva considerarsi pericoloso. Giunto nelle acque a levante di Capo Spartivento Calabro il grosso battello aveva fatto avaria, per cui il comandante aveva segnalato a Taranto che si vedeva costretto a invertire la rotta: sarebbe atterrato a Santa Maria di Leuca per proseguire poi verso Taranto lungo le rotte di sicurezza. Questo avveniva la sera del 28. Il mattino dopo, verso le sei, il sommergibile si trovava effettivamente a circa tre miglia dal Capo, quando il similare inglese *Trooper*, in agguato occulto nei paraggi lo colpiva con uno dei sei siluri lanciati e lo colava a picco. Soltanto 18 uomini si salvavano, dei 72 che erano a bordo”.
- RICCARDO NASSIGH, *Guerra negli abissi*, Mursia, Milano, p. 272

Terminata la seconda guerra mondiale, il 14 agosto 1944, il dott. Alessandro Bellini, già Presidente del Comitato di Liberazione di Portoferraio, divenuto Sindaco del Comune, rivolgeva al comandante Alfredo Foresi una lettera di ringraziamento e compiacimento per aver retto in modo encomiabile le sorti del paese dal 21 aprile al 25 giugno del '44, periodo durante il quale - nonostante la sua riluttanza - era stato nominato Commissario Prefettizio dal comando tedesco che occupava l'isola. "Un periodo breve - scrive il dott. Bellini - ma denso di eventi, durante il quale Ella non ha deluso le generali aspettative, prodigandosi, nei limiti del possibile, per alleviare le sofferenze della popolazione, prostrata da una pesante oppressione materiale e spirituale, minacciata di trasferimento in massa, scarsamente approvvigionata di viveri, affranta da terribili bombardamenti aerei"⁽¹⁾.

In effetti durante l'occupazione tedesca il comandante Foresi seppe assumersi di persona gravi responsabilità impedendo il trasferimento sul continente di una parte più anziana della popolazione, inquadrando nell'organico del Comune alcuni sbandati, rifiutando di consegnare gli elenchi della manodopera disponibile per evitarne la destinazione ai campi di lavoro, opponendosi alla requisizione del bestiame delle campagne, alla consegna del denaro giacente nelle casse del Comune e dirottando infine verso la Centrale Elettrica un motore da 150 HP di proprietà della Marina.

Terminato l'incarico di Commissario Prefettizio, il Comandante Foresi riprese la sua normale attività sulle navi traghetto della Navigazione Toscana assolvendo il suo compito con intelligenza e passione, accattivandosi la stima e la gratitudine degli ar-

matori, la collaborazione degli equipaggi, la simpatia dei passeggeri, molti dei quali venivano invitati sul ponte di comando a tenergli compagnia durante la navigazione. Tra i meriti del comandante, non ultimo era quello di attendere il treno, spesso in ritardo, nell'ultima corsa della sera per evitare agli elbani di pernottare a Piombino.

Alle sue benemerienze civili ed alle sue ottime qualità professionali come Capitano di Lungo corso (Medaglia d'Oro di lunga navigazione), il comandante Foresi univa quelle militari. Richiamato alle armi nel conflitto 1940-'43, aveva successivamente comandato due unità: il posamine ausiliario *Elbano Gasperi* e l'incrociatore ausiliario scorta convogli *Ipparco Bacich*, costantemente impiegato in zona di guerra.

Nel corso delle operazioni belliche aveva meritato l'Encomio solenne dell'Ammiraglio di Squadra Aimone di Savoia, due medaglie di bronzo, una Croce di Guerra al Valore di Marina sul campo

ed una Croce al Merito di Guerra.

Queste le onorificenze di cui è stato insignito con le relative motivazioni:

- Encomio solenne e croce di guerra.: "Per aver partecipato con il posamine *Elbano Gasperi*, la mattina del 14.6.40 all'azione navale nel mare Ligure ed alla sera dello stesso giorno alla difesa antiaerea di Genova".

- Croce di Guerra al Valor Militare sul campo: "Comandante di nave ausiliaria (*Ipparco Bacich* incro-



ALFREDO FORESI

ciatore ausiliario addetto a scorta convogli) di scorta a convoglio, avvistato il periscopio di un sommergibile nemico, si portava con prontezza di spirito aggressivo all'attacco, provocando, con il lancio di bombe di profondità, il danneggiamento dell'unità avversaria". Det. 9.4.1943

- Medaglia di bronzo al Valor Militare sul campo: "Comandante di una nave ausiliaria, in un anno di intensa attività bellica



IN PLANCIA CON RASCEL

ha effettuato numerose missioni di scorta a convogli affrontando con perizia ed ardimento i pericoli delle insidie nemiche e dando prova in ogni contingenza di esemplare sentimento di dovere ed elevato spirito di abnegazione". Det. 13 giugno 1943

- Medaglia di bronzo al Valor Militare sul campo: "Comandante di incrociatore ausiliario durante il terzo anno della guerra 1940-'43, effettuava numerose missioni e scortava convogli in acque insidiate dal nemico. In ogni circostanza dimostrava perizia, coraggio ed alto sentimento del dovere". Mare Mediterraneo 10.6.1942-8.9.1943. Det. 20.8.1945

- Croce al Merito di Guerra: "Nel primo ciclo della Guerra 1940-1943 imbarcato per 10 mesi su nave ausiliaria (*Elbano Gasperi*) disimpegnava i propri compiti con coraggio, abnegazione e sentimento del dovere". Det. 5.11.1947.

- Medaglia d'oro per Lunga Navigazione Det. 5 maggio 1952.

NOTA

- (1) La lettera è riportata per intero a corredo dell'articolo *Elbani così: Il comandante Alfredo Foresi* di AULO GASPARRI, pubblicato ne "Lo Scoglio" n.10, 1986 dal quale abbiamo desunto le notizie.

Flavio Serafini, nel suo libro "La città dei marinai"⁽¹⁾, parlando di Oneglia, cita il capitano e armatore della flotta velica di quella città Alberto Galeazzi (1848-1918) di Marina di Campo, come il maggiore dei tre fratelli, tutti capitani, tra cui Paolino scomparso nel 1896 nel Mare del Nord. Stabilitosi ad Oneglia nel 1876, il Galeazzi acquistò il brigantino goletta *Rosalba* di 56 tonn.; più tardi comandò il brigantino *Orizzonte*, il brigantino goletta *Irene* e divenne capitano e armatore del brigantino goletta *Sant'Anna* e di altri due bastimenti; aveva carati anche su altri velieri. I figli, Marco e Luigi, furono anch'essi capitani marittimi. Il fratello Bartolomeo, nel 1908-9, comandava il brigantino goletta *Luisa Viale*. Il Galeazzi, valoroso lupo di mare, quando lasciò la navigazione aprì ad Oneglia un'agenzia marittima, che successivamente lasciò al genero per tornare a Campo, dove ricoprì anche la carica di assessore comunale e dove riposa.

Un suo pronipote, dello stesso nome, il capitano di fregata Alberto Galeazzi, si è distinto nel secondo conflitto mondiale al comando di sommergibili, tra cui il *Pietro Micca*, meritandosi una medaglia d'argento sul campo con la seguente motivazione: - Al Capitano di Corvetta Alberto Galeazzi di Antonio "Comandante di sommergibile, operante in Mediterraneo ha dato costante prova di abnegazione, coraggio e spirito di sacrificio nelle numerose missioni compiute, superando difficoltà e rischi di ogni sorta. E' sempre stato di esempio al suo equipaggio, per virtù militari, ardimento e volontà combattiva" - Mare Mediterraneo, giugno 1940 - aprile 1943. Det. 4.7.1943.

Nello stesso mese di aprile gli fu affidato l'incarico di organizzare, con il comandante Grossi, e poi comandare, la base di appoggio a Danzica dei nove sommergibili *U-Boote* che la Marina tedesca affida-

va a quella italiana. Il comandante Galeazzi era presente alla visita che l'ammiraglio Donitz fece alla base italiana dei sommergibili atlantici a Bordeaux⁽²⁾, e partecipò insieme al comandante Grossi, alla missione a Berlino e a Kiev per prendere gli ultimi accordi sulla nuova base di Danzica.

Nella relazione che il comandante Grossi inviò a Maricosom il 2 maggio si legge quanto segue: "La sede del comando italiano... sarà a Danzica su una nave d'appoggio che sarà visitata subito dal capitano di corvetta Galeazzi. Si invia senz'altro detto Ufficiale Superiore in quella città per preordinare tutte le sistemazioni relative all'alloggio del personale di imminente arrivo"⁽³⁾.

"La base di Danzica, - scrive Giorgio Giorgerini - sotto l'efficiente comando del comandante Alberto Galeazzi (perfetto ufficiale di Marina e gentiluomo che conobbi a Milano parecchi anni dopo la guerra, nelle riunioni periodiche fra gli ufficiali di Marina che avevano lasciato il servizio) prese forma rapidamente e nel breve spazio di due mesi, dal 26 giugno al 26 agosto 1943, i nostri sommergibilisti presero possesso dei 9 sommergibili tipo "VII C" nuovi di zecca. Tra i comandanti, bravi tutti, figuravano alcuni nomi tra i più arditi del nostro sommergibilismo, a cominciare da Marco Arillo, Athos Fraternale, Mario Rossetto..."

La dichiarazione dell'armistizio dell'8 settembre giunse mentre i battelli erano ancora a Danzica; il comandante Galeazzi subì la sorte di tutti gli ufficiali e marinai italiani della base: "buona parte aderì alla Marina della Repubblica Sociale Italiana, altri furono internati in Germania"⁽⁴⁾.

NOTA

- (1) FLAVIO SERAFINI, *La città dei marinai*, Mursia, Milano, p. 255
- (2) GIORGIO GIORGERINI, *Uomini sul fondo*, Mondadori, Milano, p. 558
- (3) *Ibidem*, p. 559
- (4) *Ibidem*, p. 561

GIO' BATTA GALLI

Nato a San Piero in Campo il 4 Luglio 1905, si era arruolato come volontario in Marina all'età di 17 anni dopo aver frequentato l'istituto Nautico ottenendo il passaggio dal secondo al terzo anno. Nel 1925 fu arruolato a Marinadepo di La Spezia con la sua classe di leva e ammesso a frequentare il corso allievi ufficiali. Nel 1926 fu nominato Aspirante sottotenente del Genio Navale.

Nel 1926 fu promosso Tenente del Genio Navale e nel 1930 collocato in congedo. Richiamato alle armi nel 1935, l'anno seguente fu nominato capitano. Prese parte alla seconda guerra mondiale come direttore di macchina su cacciatorpediniere di scorta ai convogli nel Mediterraneo centrale e decorato di Medaglia di Bronzo al V.M. e successivamente con medaglia d'argento. Nel 1944 fu nominato Maggiore del Genio Navale di Complemento e nel 1953 Maggiore del G.N. in servizio permanente effettivo; nel 1961 fu collocato in Aus. per età e l'anno seguente raggiunse il grado di Colonnello, finché passò nella riserva nel '69; nel '71 fu collocato in Congedo Assoluto.

Numerose le campagne di guerra, le medaglie, i distintivi, le onorificenze che gli furono conferite, tra le quali ricordiamo il nastro di guerra 1940-43, il distintivo di ferito di guerra, la Croce d'Oro per anzianità di servizio, la nomina di Cavaliere della Corona e quella dell'ordine "Al merito della Repubblica" e la medaglia di bronzo per lunga navigazione (10 anni).

Questa la motivazione della Medaglia di Bronzo al V.M.: "Direttore di macchina di C.T., durante un ciclo di operazioni offensive svolte in una zona intensamente vigilata dal nemico ed in acque pericolose per la immediata vicinanza di sbarramenti, coadiu-

vava il comando di bordo dando prove di slancio e sereno sprezzo del pericolo contribuendo efficacemente al successo delle operazioni" Agosto 1941-XIX.

Questa la motivazione della Medaglia d'Argento: "Capo servizio Genio Navale di C.T. di scorta impegnato in duro combattimento contro soverchianti forze navali nemiche, partecipava con sereno ardimento e perizia professionale alla violenta battaglia, cui apportava fieramente il suo entusiastico contributo di fede. Incurante del pericolo disimpegnava il suo compito con assoluta dedizione al dovere, dando prova durante l'azione e dopo l'affondamento dell'unità sopraffatta dalla schiacciante preponderanza numerica del nemico, di superbe virtù militari e indomito spirito combattivo". (Mediterraneo Centrale, 1° dicembre 1941-XX).

Nel pomeriggio del 31 marzo 1941 tre caccia uscirono dal porto di Massaua per percorrere una rotta di 50 ore di navigazione verso nord. Erano il *Pantera*, il *Leone* e il *Tigre*, comandato dal capitano di fregata Tortora. Mentre i tre caccia percorrevano la rotta di sicurezza verso nord, il *Leone* rimase incagliato e a causa di un incendio che era scoppiato al centro della nave, questa fu abbandonata dall'equipaggio che prese posto sugli altri due caccia. Il giorno seguente provvide il *Pantera* ad affondare il *Leone* a cannonate.

Rientrati a Massaua perché la perdita di tempo non consentiva di poter contare sulla sorpresa di raggiungere Suez, secondo il piano d'azione, il giorno seguente altri tre caccia si aggiunsero ai primi due, il *Manin*, il *Sauro* e il *Battisti*, con la decisione di dirigersi contro Porto Sudan, anziché contro Suez. Partiti nel pomeriggio, cominciarono ad essere attaccati dagli aerosiluranti; sopraggiunta la notte il *Battisti* segnalò un'avaria; gli fu ordinato di raggiungere la costa araba e di autoaffondarsi. I quattro caccia proseguendo verso Gidda, furono attaccati di nuovo dagli aerosiluranti che colpirono il *Sauro* al centro, si impennò e scomparve. Gli aerei inglesi concentrarono gli attacchi contro il *Manin* che dopo un'ora cominciò ad affondare. Restavano il *Pantera* e il *Tigre* che impegnarono un duello mortale contro cinque aerei che giravano sopra le due navi stringendo sempre più il cerchio, finché tre bombardieri cominciarono a sganciare contro il *Pantera*.

Una colonna d'acqua si levò a venti metri dalla prora e la nave era colpita da raffiche di mitraglia. Essendo impossibile proseguire la resistenza i comandanti delle due navi decisero l'autoaf-

fondamento e ordinarono l'abbandono delle navi. I sopravvissuti ai reiterati attacchi del nemico filarono in mare lance di salvataggio e zattere.

Le avventure dei 45 uomini naufraghi della lancia I.A.463 sono state divulgate dal Carpellini nel volume "Prima di andare a Malta" e in articoli di riviste. I superstiti dovettero lottare contro il mare agitato che minacciava continuamente di capovolgere la lancia; per diminuire il peso gli uomini validi dovevano alternarsi in acqua aggrappati alle "falchette" o ad una cima filata a poppa. Acqua e gallette razionate per resistere otto giorni.

La prima notte andarono perduti sette uomini, otto la notte seguente; il terzo giorno alcuni cominciarono a dar segno di squilibrio mentale, finché il quarto giorno -calmato il vento e il mare- si trovarono davanti a Porto Sudan e furono raccolti dalla nave da guerra *Flamingo* diretta a Suez dove giunsero dopo due giorni. Da Suez comincia il calvario di cinque anni di prigionia: Egitto, Australia, Sud Africa, India. Uno dei superstiti della lancia I.A. 463 era un elbano: Dario Gasperini, che rimase in prigionia ad Abu Sa'ad in Arabia Saudita fino al 13 marzo 1943.

NOTA

- (1) ENNIO GIUNCHI, *Epiloghi in Mar Rosso*, Edizioni Europee, Milano 1949, p. 63-100.

ADAMO LAMBARDI

Si arruolò volontario in Marina nel 1929 nel ruolo meccanici; dopo aver frequentato il corso per due anni alla Scuola meccanici di Venezia, fu imbarcato sull'*Andrea Doria* per un periodo di tirocinio di tre mesi: quindi frequentò la stessa scuola per un altro anno come allievo meccanico per poi iniziare la carriera come sottocapo di 1^a classe fino a diventare capo meccanico di 3^a classe.

Fu collocato in congedo nel 1974 dopo 45 anni di servizio con il grado di Tenente di Vascello, successivamente nominato Capitano di Fregata ad honorem.

Ha partecipato con l'incrociatore *Trento*⁽¹⁾ alle battaglie di Punta Stilo, Capo Teulada, Capo Matapan, al secondo scontro della Sirte nel quale il *Trento* tentò invano di salvare l'equipaggio del *Lanciere* che stava affondando⁽²⁾, e alla battaglia di mezzo giugno avvenuta fra l'isola di Creta e la Libia nei giorni 12-16 giugno 1942 nella quale il *Trento* fu affondato.

Il convoglio inglese composto da dieci grandi navi tra cui una petroliera, protetto da otto incrociatori e ventisette caccia era partito da Alessandria il 13 giugno; il giorno seguente partì contro di esso la squadra italiana comandata dall'ammiraglio Jachino e formata da quattro incrociatori tra cui il *Trento*, e dieci caccia.

Appena avvistata, la squadra italiana fu attaccata dagli aerosiluranti inglesi prima durante la notte del 14 e poi la mattina del 15 giugno; il *Trento*, colpito da un siluro, rimase immobilizzato con incendio a bordo⁽³⁾. L'amm. Jachino, dopo aver lasciato tre caccia ad aiutare l'equipaggio del *Trento* proseguì senza sosta contro il nemico e lo costrinse a tornare alla base di partenza. Nello scontro fu colpita la *Littorio*, che peraltro mentre l'equipaggio era



L'AMM. ANGELO MONASSI SI CONGRATULA CON IL PRIMO TENENTE DI VASCELLO ADAMO LAMBARDI AL MOMENTO DEL CONGEDO.

intento a spegnere l'incendio, fu silurata da un sommergibile e affondò in pochi istanti. In quello scontro Adamo Lambardi, salito in coperta del *Trento*, dopo essersi prodigato contro l'incendio insieme a due suoi dipendenti, si gettò in mare e fu salvato dai marinai del caccia *Saetta*.

Al capo meccanico di 3^a classe Adamo Lambardi, in seguito al suo comportamento nella battaglia di mezzo giugno, fu conferita la medaglia d'argento con la seguente motivazione: "Imbarcato su incrociatore immobilizzato da offesa di idrosilurante, durante una importante missione di guerra, si prodigava con inesauribile entusiasmo nell'opera di limitazione dei danni ed al ripristino dell'efficienza dell'apparato motore guidando i dipendenti con l'esempio

personale nelle zone dove maggiore era il pericolo e più necessaria la sua opera. Esempio di elette virtù militari e di cosciente dedizione alla propria nave” (Mediterraneo orientale 14-16 giugno 1942-XX).

Oltre alla Medaglia d'argento meritò l'Encomio Solenne davanti all'equipaggio schierato nel successivo imbarco.

Numerose le onorificenze conferitegli nel corso della carriera; fra cui due Croci al Merito di Guerra, due Medaglie di 2° e 1° grado per lunga navigazione, una Croce d'argento per anzianità di servizio, una croce d'oro di anzianità per 40 anni di servizio militare, la Medaglia Mauriziana al merito per dieci lustri di anzianità militare, la nomina di Cavaliere all'ordine di Merito della Repubblica⁽⁴⁾.

NOTE

- (1) Il Lambardi era già imbarcato sul *Trento* nel 1932, allorché - in seguito ad un grave incidente cino-giapponese - il *Trento* e l'*Espero* erano salpati da Gaeta verso l'Estremo Oriente per una missione dimostrativa in difesa degli interessi italiani in Cina. Facevano parte dell'equipaggio del *Trento* altri elbani: Mario Corsetti (cannoniere) di Capoliveri, Lelio Vinchesi (marinaio di coperta) di Rio Marina, Giovanni Caizzi (sottocapo elettricista) e G. Grandolfi (secondo capo elettricista) entrambi di Portoferraio, e Mario Testi (fuochista) di Porto Azzurro. Ne parla NELLO LAMBARDI in *Marinai elbani in Cina*, in "La Piaggia" 1996, n. 51
- (2) MARC'ANTONIO BRAGADIN, op. cit., p. 182
- (3) Ibidem, p. 191
- (4) Adamo Lambardi trascorse gli ultimi dieci anni di servizio come ufficiale dirigente dell'officina mista dell'Accademia Navale, durante i quali si prodigò nel lavoro di rinnovamento delle attrezzature didattiche e logistiche dell'istituto; all'atto del suo collocamento in congedo fu festeggiato dagli ufficiali dell'Accademia e "Il Telegrafo" e "La Nazione" pubblicarono la notizia con gli apprezzamenti degli Ammiragli Angelo Monassi e Gino Giorgi, Capo di Stato Maggiore della Marina.

RIZIERO MAFFONI

Un altro elbano ha partecipato alla difesa di Lero, il sergente cannoniere Riziero Maffoni, insignito di Medaglia di Bronzo al Valor Militare con la seguente motivazione: "Destinato a batteria antiaerea isolata in base navale insulare, attaccata da preponderanti forze nemiche in 52 giorni di lotta durissima dimostrava sprezzo del pericolo ed alto senso del dovere. Durante un attacco di paracadutisti combatteva aspramente finché non veniva sopraffatto dal numero degli assalitori. Catturato riusciva a fuggire ed a raggiungere le proprie linee dalle quali riprendeva la lotta" (Lero, 16 novembre 1943).

In precedenza, nel 1936, aveva partecipato alla campagna in Africa Orientale, essendo stato autorizzato a fregiarsi del distintivo della Medaglia Commemorativa delle operazioni in A.O., rilasciatagli a Massaua il 30 settembre 1936 dal contrammiraglio Aldo Ascoli, comandante superiore di Marina in A.O. È stato nominato Capo Cannoniere di 2^a classe a decorrere dal 19 gennaio 1974 e con determinazione 6 aprile 1993 gli è stata concessa la Croce al Merito di Guerra 1^o, 2^o e 3^o ciclo.

PIETRO MAZZARI



PIETRO MAZZARI

Del 1° Tenente di Vascello Pietro Mazzarri ha lasciato un ricordo l'ammiraglio Porta, "elbano di adozione" legato all'Elba da vincoli familiari⁽¹⁾. Lo aveva conosciuto all'Accademia Navale, quando il Mazzarri si era "già costruito, a poco a poco, una fama solidissima di uomo probo, integerrimo, di straordinaria inventiva e dall'intelligenza pronta e vivace". Successivamente lo aveva incontrato al Centro di addestramento di Augusta, dove era il "factotum, il fulcro, il motore del Centro A/S".

Una delle qualità che l'amm. Porta mette più in evidenza nel Mazzarri è "la vocazio-

ne del maestro e dell'insegnante", per "la bonaria saggezza" con la quale ammaestrava prima gli allievi in Accademia, poi gli ufficiali al Centro addestramento A/S. "Nessuno si meravigliava - scrive l'amm. Porta - che lui, appena tenente allora e così piccoletto, facesse ruotare intorno a sé le più belle speranze della Marina".

Parole che si comprendono meglio rileggendo la lettera che il Capo di Stato Maggiore della Marina, amm. Virgilio Spigai, diresse al Mazzarri il 10 aprile 1969 quando lasciò il servizio per raggiunti limiti d'età: "Ella ha dato prova di esemplare attività prestando la Sua opera devota ed appassionata sulle navi ed a terra, in pace e in guerra, ovunque confermando le migliori virtù militari... La Sua opera ha permesso di realizzare importanti apparati addestrativi ed operativi quali l'allenatore al tracciamento sommergibili con boe sonore, l'allenatore per elicotteri a/s, l'allenatore all'impiego delle boe sonore con le tattiche Julie, l'apparecchiatura per l'impiego col sistema Julie da parte degli elicotteri, il congegno elettronico per il controllo codificato della intermittenza luce testa d'albero durante le operazioni a/s, l'allenatore per velivoli a/s, la Boa di soccorso per velivoli. Inoltre sarà possibile realizzare un nuovo allenatore a/s grazie al contributo fornito da Lei alla compilazione dello studio tecnico-operativo. Ella ha ben meritato dalla Marina".

NOTA

- (1) MARIO PORTA, *Ricordo di Pietro Mazzarri*, "Lo Scoglio" n. 3, 1984

FRANCESCO MIBELLI

Nato a Portoferraio il 3 agosto del 1930, essendo della leva di mare, rispose alla chiamata alle armi il 15 settembre del 1940 presentandosi a Maridopo di La Spezia, dove chiese ed ottenne di essere assegnato al cacciatorpediniere *Vivaldi* che raggiunse poco dopo alla base di Taranto. Con il *Vivaldi* ha compiuto numerose azioni di guerra tra le quali la battaglia di Pantelleria⁽¹⁾ contro soverchianti forze nemiche.

Durante il combattimento, essendo addetto al tiro, ebbe modo di distinguersi in un momento in cui - essendosi il direttore di tiro allontanato - prese l'iniziativa di aprire il fuoco contro una unità nemica, guadagnandosi la medaglia di Bronzo al Valor Militare con la seguente motivazione: "Imbarcato su silurante, più volte fatta segno, durante scorte convoglio per L.A.S ad attacchi aerei e subacquei nemici, disimpegnava sempre con serenità e perizia il suo servizio. Impegnata l'unità in duro e vittorioso combattimento contro le forze preponderanti nemiche, assolveva con calma e serenità il suo compito. Colpita e fermata l'unità da colpo nemico, essendosi il Direttore di Tiro allontanato per accorrere presso un impianto circondato dalle fiamme, avendo visto un cacciatorpediniere nemico avvicinarsi a distanza di tiro, di propria iniziativa, insieme al capo torretta, apriva il fuoco sull'unità nemica, correggendo successivamente il tiro fino al ritorno del Direttore di Tiro. Magnifico esempio di sereno coraggio, spirito di iniziativa e di elette doti professionali" (Determinazione del 18 giugno 1942).

Successivamente imbarcato sul cacciatorpediniere *Dardo*, durante le operazioni di salvataggio dei naufraghi di un piroscafo si-

lurato, si guadagnò la Croce di Guerra al Valor Militare per essersi gettato in mare a soccorrere e trarre in salvo i feriti e gli inesperti del nuoto con la seguente motivazione: "Imbarcato su silurante di scorta a convoglio, durante le operazioni di salvataggio dei naufraghi di un piroscafo silurato, si lanciava generosamente in mare per soccorrere e trarre in salvo i feriti e gli inesperti del nuoto, dimostrando sereno coraggio ed elevato senso di abnegazione". (Determinazione del 28 novembre 1942).

Sul *Dardo* rimase fino all'8 Settembre del '43, giorno in cui gli fu rilasciata regolare licenza di 15 giorni che il 10 settembre fu vidimata presso il Comando Marina di Portoferraio. Avendo nel frattempo le truppe dell'Elba deciso la resistenza ai tedeschi, fu richiamato in servizio e assegnato alla batteria di Capo Bianco, che non fu raggiunta perché le truppe dell'Elba accettarono la resa dopo il bombardamento tedesco del 16 settembre 1943.

Trascriviamo uno stralcio dell'articolo sulla battaglia di Pantelleria, pubblicato da Francesco Mibelli su un periodico locale: "Alle prime luci dell'alba batte posto di combattimento. Lontane si profilano nella leggera nebbia mattutina le sagome grigie delle navi nemiche. *L'Eugenio di Savoia* e il *Montecuccoli* immediatamente aprono il fuoco, imitati poco dopo da noi.

A un dato momento giunge al *Vivaldi* e al *Malocello* l'ordine di attaccare col siluro. Si accosta decisamente a dritta. Tubi di lancio, attenzione: Fuori! I tremendi ordigni, apportatori di morte, s'affondano e, rapidi come la folgore, percorrono il breve spazio che ci separa dal nemico.

Un urrà altissimo copre il fragore degli scoppi: i siluri hanno raggiunto il segno. S'intensifica allora, più rabbioso che mai, il tiro dei caccia avversari. Sono cinque contro due. I proiettili sibilano sopra le nostre teste. Per la quarta volta ci passano di contro-bordo e sparano, sparano senza interruzione, ma i due caccia di testa, inquadrati dalle nostre salve vengono colpiti e pennacchi di fumo tradiscono la presenza di fuoco a bordo. È la volta nostra.

Una fortunata granata nemica ci raggiunge, scoppia, provoca un incendio. Una fuga di vapore. Si rallenta. Siamo completamente fermi. Non per questo si cessa il fuoco. Le salve partono sempre dai nostri cannoni. La radio di bordo trasmette: "Siamo colpiti, combatteremo fino all'ultimo". Si lanciano i due siluri prodieri.

Gli inglesi non se la sentono d'insistere nella lotta, sempre sparando ripiegano. Ma l'azione nemica non è ancora finita. È la volta degli aerei. Quattro aerosiluranti si gettano sopra di noi sganciando i siluri, seguiti a breve distanza da una squadriglia da bombardamento che ci lancia una grandine di bombe. Ma Dio non vuole la nostra fine".

NOTA

- (1) Sullo scontro di Pantelleria così scrive MARC'ANTONIO BRAGADIN nel volume *Il dramma della Marina Italiana (1940-1945)*: "L'ammiraglio Da Zara -vedendo che i piroscafi e la loro scorta si stavano allontanando verso Capo Bon dietro una cortina di nebbia- distaccò *Vivaldi* e *Malocello* in quella direzione. I due caccia andarono subito verso la zona annebbiata ma improvvisamente ne uscirono i quattro caccia della Squadriglia Blankney. Si aprì quindi un separato combattimento a cannonate, al quale presto si unirono i cinque caccia della squadriglia Bedouin. I due italiani controbatterono bravamente il tiro dei nove avversari, e anzi, contemporaneamente, lanciarono siluri e spararono contro qualche piroscafo che di tanto in tanto si profilava dietro la nebbia. Ma dopo quasi mezz'ora, alle 6.15, il *Vivaldi* incassò un colpo in macchina che lo immobilizzò, gli bloccò il timone e gli attizzò un incendio. Gli avversari quindi si avvicinarono con i due italiani (il *Malocello* proteggeva l'immobile compagno con cannonate ed emissione di nebbia) finché gli inglesi se ne andarono. In seguito il *Vivaldi* (alle 6.46) poté tornare a muoversi -lentamente- e si avviò verso Pantelleria, scortato dal *Malocello*".

MATTEO MORI

Era nato a Rio Marina il 1° giugno 1898; morì il 14 novembre 1977. Come tutti i ragazzi riesi, si era anche lui imbarcato sul bastimento di un parente quando non aveva ancora finito la scuola elementare. Era poi passato sulle navi mercantili, prima come giovanotto, poi come marinaio riuscendo ad acquisire una bella pratica marinara, tanto che quando si trovò in Marina per assolvere gli obblighi di leva fu spronato dai compagni a studiare per conseguire il diploma di Capitano di lungo corso, che in effetti riuscì a conseguire nel 1921 con grandi sacrifici. Dopo il diploma viaggiò prima sulle rotte transoceaniche, poi, per avvicinarsi alla famiglia, come comandante sui piroscafi della Società ILVA.



MATTEO MORI

Allo scoppio della seconda guerra mondiale, richiamato alle

armi, prestò servizio prima a Portoferraio come comandante di un dragamine, poi sul cacciatorpediniere *Clio* con il quale meritò una medaglia di bronzo per aver abbattuto un aereo nemico e speronato un sommergibile nella baia di Tobruk. In seguito passò come ufficiale di tiro sulla corazzata *Littorio* e infine come comandante sul posamine *Buffoluto*, sul quale si trovava l'8 settembre del '43 quando ricevette l'ordine di partire per Malta per evitare la cattura da parte dei tedeschi. Per il suo comportamento meritò la Medaglia d'Argento al V.M.

Mentre procedeva verso sud seguendo una rotta costiera il *Buffoluto* fu intercettato da due grosse posamine tedesche uscite dal porto di Livorno⁽¹⁾, una delle quali intimò di ammainare la bandiera italiana e di entrare nel porto di Livorno. Il comandante Mori, d'accordo con l'equipaggio, anziché obbedire, decise di attaccare per primo e senza preavviso le due unità con i soli due pezzi da 105 mm. di cui il *Buffoluto* era dotato. Purtroppo la sua speranza di immobilizzare le navi nemiche colpendole al timone o alle eliche andò delusa: i colpi sparati in rapida successione si rivelarono alcuni corti, altri lunghi, altri in direzione sbagliata; solo un paio colpirono le sovrastrutture di una delle due navi causando un incendio. Allora i due incrociatori tedeschi, superata la sorpresa, cominciarono a cannoneggiare il *Buffoluto* con tutta la potenza del loro fuoco a distanza sempre più ravvicinata rendendolo inoffensivo e con il timone bloccato da un lato. Il comandante Mori tentò inutilmente di avvicinarsi al molo del porto di Livorno per affondare la nave, ma il timone bloccato da un lato portava verso il largo. Il combattimento ebbe termine quando dal porto uscì un mas tedesco che intimò la resa a colpi di mitraglia.

Il comandante del mas, dopo aver minacciato il Mori di farlo fucilare per tradimento operato ai danni dell'alleato tedesco, lo lasciò agli arresti sul *Buffoluto* sorvegliato da guardie tedesche che la notte seguente fuggirono a causa di un violento bombardamento; il Mori approfittò dell'occasione per liberarsi

e tra mille difficoltà riuscì a raggiungere l'Elba con l'ultima corsa dello *Sgarallino*, dopo la quale fu affondato.

Queste le motivazioni delle due Medaglie al Valore con le quali fu insignito: Medaglia di Bronzo al Valore Militare - "Imbarcato su torpediniere in servizio di scorta ad un convoglio attaccato in picchiata da aereo nemico, dirigeva con sereno ardimento, prontezza e precisione il tiro antiaereo abbattendo l'apparecchio" (Mediterraneo Centrale, 21 dicembre 1940).

Medaglia d'Argento al Valore Militare - "Comandante di nave ausiliaria dislocata in porto dell'Alto Tirreno, all'armistizio tentava di trasferire al Sud la unità. Attaccato da piroscafi armati nemici, accettava l'impari lotta e continuava a opporre resistenza fino a quando la nave, crivellata di colpi, veniva immobilizzata ed incendiata, ed egli stesso - con numeroso personale - restava ferito".

NOTA

- (1) Erano il *Pommern* e il *Brandenburg*. L'episodio di cui fu protagonista il tenente di vascello Matteo Mori è raccontato con ricchezza di particolari nelle pagine 78-79 nella seconda edizione (Roma 1971) del XV volume dell'opera *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto* dell'Ufficio storico della seconda guerra mondiale. L'episodio corrisponde esattamente a quello da noi riportato, come ci è stato esposto dalla figlia del comandante Mori, la prof. José Mori Simonelli. Nel volume leggiamo infatti che "il *Buffoluto* accettò l'impari combattimento, rispondendo immediatamente coi suoi due pezzi da 100 e con le mitragliere. In breve esso fu crivellato di colpi, ma fece fuoco finché potè:... un proietto esplose sul ponte di comando, ferendo il comandante ad una gamba, e troncando la trasmissione del timone". Il volume riporta anche una parte della relazione fatta dallo stesso Mori nella quale si legge: "Considerata la posizione in cui mi trovo, nell'impossibilità di affrontare altro combattimento, con feriti gravi a bordo ed io stesso affetto da ferita lacero-contusa al ginocchio destro, la nave resa ormai inservibile dagli incendi e con tutte le sovrastrutture e lo scafo completamente crivellati, ritengo inutile altra resistenza". L'episodio si conclude a Livorno dove il *Buffoluto* era stato rimorchiato, e dove "il comandante, distrutti i documenti segreti e distribuito il denaro esistente in cassa al personale, riuscì ad allontanarsi eludendo la vigilanza delle sentinelle tedesche e a recarsi all'ospedale di Livorno per farsi curare".

PREZIOSO PREZIOSI

Prezioso Preziosi, classe 1920, andò volontario in Marina nel 1938 a La Spezia dove frequentò a San Bartolomeo il corso Siluristi; superato il corso fu imbarcato sul cacciatorpediniere *Aviere* con il quale, all'inizio della seconda guerra mondiale, partecipò alla battaglia di Punta Stilo, insieme agli altri C.T. *Artigliere*, *Geniere* e *Camicia Nera*. La battaglia avvenne il 9 luglio 1940 al largo della costa calabra; la squadra navale italiana, mentre stava ritornando da Bengasi dove aveva scortato un convoglio, fu attaccata dalla squadra inglese in rotta verso Malta.

Dopo un primo attacco da parte degli aerosiluranti, le navi italiane si diressero contro il nemico e gli incrociatori aprirono il fuoco ad oltre 25 mila metri di distanza colpendo l'incrociatore *Neptune*. Quando entrarono in azione le rispettive corazzate, un colpo del *Warspite* cadde sull'ammiraglia italiana *Giulio Cesare*, provocando un piccolo incendio che danneggiò un gruppo di caldaie. Mentre gli incrociatori coprivano con nebbia la *Giulio Cesare*, intenta a spengere il fuoco, l'ammiraglio Campioni lanciò all'attacco i cacciatorpedinieri; insieme agli altri C.T., anche l'*Aviere* lanciò tre siluri; seguì una fase confusa dal fumo durante la quale le navi delle due parti persero il contatto con le avversarie e le navi inglesi si allontanarono da quelle italiane, che fecero altrettanto⁽¹⁾. L'*Aviere* e gli altri caccia, mentre si dirigevano verso Messina, furono attaccati da caccia bombardieri inglesi che sganciarono molte bombe che andarono tutte a vuoto. Il giorno seguente i quattro caccia scortarono la *Giulio Cesare* a La Spezia per riparare i danni subiti a Punta Stilo.

Sbarcato dall'*Aviere* il sottocapo silurista Preziosi fu imbarca-

to sul sommergibile *Caracciolo* della serie Cagni, di nuova costruzione, uno dei più grossi sommergibili della flotta; era lungo 80 metri, largo 7,70 m., armato con 14 tubi di lancio, 2 cannoni da 100/42 e 4 mitragliatrici da 12.

Nel dicembre del 1941 il rifornimento a Bardia, Bengasi, Derna e Tripoli veniva effettuato con i sommergibili. Per quattro volte questi furono attaccati dagli aerosiluranti inglesi senza conseguenze. Solo una volta, fra il 10 e l'11 dicembre, andò perduto il *Caracciolo* che, al ritorno da Bardia, aveva ripreso i consueti compiti offensivi e, avvistato un convoglio nemico in rotta per Alessandria, l'aveva attaccato con estrema risolutezza a distanza ravvicinata e in superficie. Il comandante Musotto attaccò una prima volta i mercantili senza esito, dopo di che serrò



PREZIOSO PREZIOSI

le distanze da un cacciatorpediniere della scorta e, sempre restando in emersione, gli lanciò contro altri due siluri, immergendosi poi subito. Purtroppo la caccia fu immediata e fatale⁽²⁾; costretto a riemergere dalle bombe di profondità e dal radar nemico, fu inve-

stato dal cannoneggiamento dei caccia nemici che lo affondarono.

In mezzo alle cannonate e alla confusione generale, negli attimi che precedettero l'affondamento, dei 76 uomini dell'equipaggio che tentavano di uscire uno alla volta dal boccaporto, il sottocapo Preziosi, facendosi largo tra la disperazione generale, riuscì a salvarsi insieme ad altri 37 naufraghi, che anche in mare venivano mitragliati dagli inglesi, i quali - avendo visto la torretta del *Caracciolo* diversa da quella degli altri sommergibili italiani - credevano che i naufraghi fossero tedeschi.

Raccolti all'alba dagli inglesi, i superstiti furono portati ad Alessandria d'Egitto dove -condotti in giro sopra un camion scoperto- furono oggetto di scherno da parte degli egiziani. Da Alessandria dopo circa un mese furono trasferiti in Sudafrica presso Pretoria dove rimasero per due anni. Di lì un gruppo di prigionieri fu mandato in India, mentre un altro, compreso Preziosi, fu trasferito in Inghilterra con il piroscafo polacco *Kosciusko* che giunse a destinazione dopo 57 giorni di navigazione. Trascorsi altri due anni di prigionia a Wegan presso Liverpool, solo nel 1946 poté ritornare in patria, dove fu promosso prima sergente, poi 2° capo silurista sull'incrociatore *Duca d'Aosta*; terminato il periodo d'imbarco rimase al Gruppo Mine di Livorno e quindi -come disponibile- trasferito alla Capitaneria di Porto di Portoferraio; nel 1951 fu congedato ottenendo dalla Marina un impiego civile.

NOTE

- (1) MARC'ANTONIO BRAGADIN, op. cit., p.36-39
- (2) RICCARDO NASSIGH, op. cit., p.104

LIONELLO SANTI

La sua storia comincia pochi mesi dopo la dichiarazione di guerra quando la sua famiglia da Livorno si trasferì a Bergamo, essendo stato suo padre, da direttore didattico, promosso Ispettore Scolastico. Nello, che già a Livorno aveva fatto parte del movimento clandestino di opposizione al fascismo, a Bergamo si mise subito in contatto con altri esponenti del movimento ed ebbe modo di compiere alcune missioni per consegnare documenti e stampe clandestine. Frequenti i suoi viaggi da Bergamo a Milano, dove ebbe modo di conoscere Ferruccio Parri, detto "lo zio", Ugo La Malfa ed altri esponenti del Partito d'Azione. Dei viaggi fatti in tutt'Italia dal 1940 al '43, egli stesso ricorda quello a Perugia dove conobbe Aldo Capitini e quello a Roma per consegnare alcuni documenti ad Antonio Segni. Preso di mira dalla polizia fascista, fu espulso dal Partito e dal GUF "perché frequentatore abituale e galoppino di elementi notoriamente antifascisti"⁽¹⁾.

Laureatosi in medicina nel '42, fu sorpreso l'8 settembre del '43 mentre si trovava all'ospedale di Marina di Massa, come aspirante sottotenente medico. Abbandonato l'ospedale in bicicletta per sfuggire ai tedeschi, ritornò a Bergamo dove prese contatto con il Comitato di Liberazione appena formatosi. Varie le disavventure che gli capitarono come comandante di un reparto di Volontari della Libertà con lo pseudonimo di "Sciabola", prima a Roma, consigliato da Parri, poi in Puglia, dove frequentò un corso accelerato di sabotaggio e paracadutismo. Memorabile il lancio nel Biellese sotto il comando di Edoardo Sogno, comandante della formazione Franchi, alla quale si arruolò come effettivo agli ordini di Leo Valiani. Ma l'episodio più noto, che gli valse l'apprezzamento di tutta la sua

formazione partigiana, fu l'evasione rocambolesca dalla Schiapparelli, sede delle Brigate Nere, dove era stato portato dopo l'arresto insieme ad altri nove partigiani, avvenuto a Milano al Comando Generale Volontari della Libertà. Già condannato ad essere fucilato la mattina seguente, perché trovato in possesso di un pacco di documenti da consegnare alla missione Parri-Pajetta-Pizzoni, approfittando di un allarme aereo, verso il crepuscolo scavalcò una finestra del secondo piano e strisciando lungo il cornicione raggiunse una grondaia lungo la quale riuscì a calarsi nel cortile del palazzo e dileguarsi. Dopo l'evasione, braccato dai repubblicani e dai tedeschi con la taglia sulla testa di un milione di marchi, si mise in salvo prima trovando ospitalità in alcuni palazzi della nobiltà milanese, poi in Svizzera, dove al comando della Special Force il generale Alexander aveva telegrafato complimentandosi con "Sciabola on his escape". Dalla Svizzera, insieme ad un altro della Franchi, attraversò il confine con una valigia contenente duecento milioni in contanti, somma che gli alleati erogavano mensilmente al Corpo Volontari della Libertà. La somma fu regolarmente consegnata ai due tesoreri del Corpo, Guido Vanzetti e Sergio Carnelutti. Tornato in Svizzera, dopo essere sfuggito a Milano ad un altro arresto, il Comando della Social Force provvide al suo trasferimento a Roma già liberata, dove ebbe modo di incontrarsi con autorevoli esponenti dei Comitati di Liberazione e uomini politici, come Saragat, Giolitti, Nenni, Matteotti. Rimase deluso nella speranza di poter partecipare alla liberazione di Milano. Infatti, dopo aver atteso con trepidazione l'occasione di essere paracadutato al nord, quando fu imbarcato sopra un aereo americano e lanciato su San Siro, Milano era già stata liberata il giorno prima.

NOTA

- (1) Le notizie sono desunte da *La mia guerra (Giugno 1940 - Aprile 1945)*, Relazione di NELLO SANTI al Ministero della Difesa, in "Lo Scoglio" n. 43-44, 1995.

Nato a Marciana Marina, classe 1922, marinaio di leva, aveva vent'anni quando l'8 Settembre '43 era imbarcato come nocchiere sull'*Ezilda B.*, un grosso veliero requisito dalla Marina Militare comandato dal Tenente di Vascello Pastorino, di base a La Spezia, con il compito di svolgere servizio di vigilanza foranea lungo un tratto della costa ligure.

L'8 settembre la nave stava svolgendo il compito consueto lungo la costa quando ebbe l'ordine dal Comando di rientrare alla base. Mentre stavano rientrando, prima di arrivare in porto, al comandante Pastorino fu segnalato da un caccia di dirigersi verso Genova anziché a La Spezia, occupata dai tedeschi.

Arrivati all'altezza di Sestri Levante, la nave fu fatta oggetto di colpi di cannone sparati da terra, mentre un motoscafo tedesco si affiancò alla nave con l'ordine di entrare in porto. Alcuni tedeschi, saliti a bordo, strapparono la bandiera italiana calpestandola.

L'equipaggio sbarcato a terra fu chiuso in un campo cintato da filo spinato, e sorvegliato a vista da sentinelle armate.

Il giorno seguente, il *Serena*, approfittando di un momento di distrazione della sentinella, strisciò sotto il filo spinato e prese sottobraccio una vecchietta che stava passando, facendosi accompagnare da lei fino alla stazione ferroviaria.

Poco dopo la partenza, il treno diretto verso la Toscana non poté proseguire per un deragliamento e quindi un po' a piedi e un po' con mezzi di fortuna il *Serena* riuscì ad arrivare il giorno 12 settembre a Piombino dove si incontrò con il suo amico e compaesano di Marciana Marina, Piero Martini, anch'egli milita-

re sbandato, con il quale il giorno seguente raggiunse l'Elba con un bastimento⁽¹⁾.

NOTE

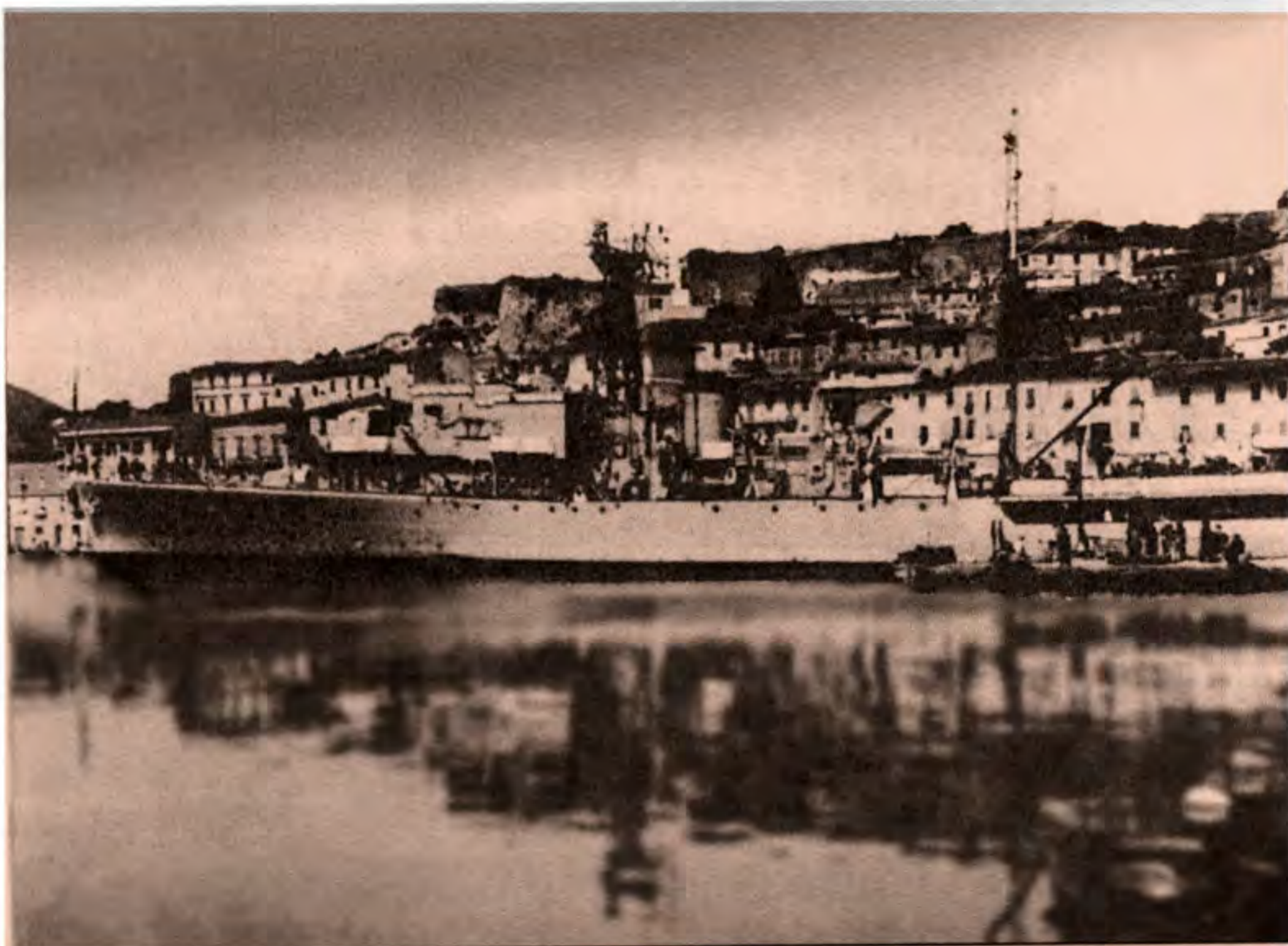
- (1) Le notizie sono state fornite dallo stesso SERENA che attualmente risiede a La Spezia, in Via del Prione, 269

I FRATELLI TANGHETTI

Erano quattro fratelli, tutti elbani nati e cresciuti a Portoferraio in via Sebastiano Lambardi.

Il più piccolo, Dino, aveva 21 anni quando morì sul caccia *Da Recco* fra Trapani e la Tunisia nella battaglia aeronavale passata alla storia come “la terza battaglia dei convogli”, combattuta per il rifornimento della Tunisia. Il *Da Recco* era il caposcorta di un convoglio formato da quattro piroscafi di cui uno tedesco e difeso da cinque unità di scorta, partito da Palermo. La notte del 2 dicembre 1942, mentre i tre incrociatori che costituivano il nerbo difensivo del convoglio si lanciavano al contrattacco, “il caposcorta *Da Recco* aveva manovrato più volte per avvicinarsi agli inglesi, controbattendoli con tutte le sue armi: ma dopo lunga lotta fu colpito da tre cannonate di un incrociatore, una delle quali - deflagrando nella santabarbara di prora - incendiò la zona, uccise molti uomini e ustionò irreparabilmente molti altri, fra cui il comandante Cocchia... finché all'1.35 anche il *Da Recco* dovette arrendersi”⁽¹⁾. I resti di Dino Tanghetti riposano ora nel cimitero di Portoferraio dove sono stati traslati dai fratelli Mario e Umberto dopo molti anni da quello di Trapani.

Il fratello Mario fu arruolato in Marina con la classe 1917 e nel 1940 trattenuto e imbarcato come motorista nel giugno del '40 sulla nave ospedale *California*, con la quale compì sei missioni di guerra. Nell'agosto del '41, in una di queste missioni, la nave fu silurata tra l'Italia e la Grecia (o Albania) ed egli riuscì a salvarsi passando da un oblò e gettandosi in mare.



NAVE DELLA MARINA NEL PORTO DI PORTOFERRAIO

Dopo un periodo trascorso a Marina Pola e col Gruppo FF.NN. Speciali, fu imbarcato sopra un Mas della 1/a Flottiglia che fu affondato durante una missione nel porto di La Spezia in seguito a bombardamento. Uscito incolume anche questa volta, rimase al Deposito di La Spezia fino all'8 settembre del '43. Sfuggito al rastrellamento dei tedeschi, insieme ad altri tre elbani iniziò la fuga verso Piombino da dove, con una piccola barca a motore giunse a Cavo.

A guerra finita è stato autorizzato a fregiarsi con il distintivo di quattro stelle per il periodo bellico 1940-43, di quattro fasce per il nastrino della Medaglia Commemorativa 1940-43.

NOTA

(1) MARC'ANTONIO BRAGADIN, op. dic., p.240.

Era nato a Marina di Campo il 3 gennaio 1909, ultimo degli otto figli di Ulisse Tesei e Rosa Carassale di nobile origine. Prima di entrare all'Accademia Navale fu educato presso gli Scolopi a Firenze. Ingegnere navale, aveva studiato il progetto di una spedizione polare in sommergibile, tanto che si imbarcò su una nave norvegese per parlare con Larsen che era stato al Polo con Amundsen.

Già quando era in Accademia, insieme all'amico Italo Piccagli, vagheggiava l'invenzione di una nuova arma per rinnovare le gesta di Rossetti e Paolucci che affondarono la *Viribus Unitis* nella prima guerra mondiale⁽¹⁾. Era l'embrione di un progetto del quale riprese a parlare con Elios Toschi alla caserma sommergibili di La Spezia, di una torpedine semovente in guerra, il cosiddetto "maiale", che in seguito fu realizzato e approvato.

Sorvoliamo sulla fase preparatoria dell'impresa di Malta da parte degli otto uomini a Bocca di Serchio, e sui vari tentativi più volte rimandati da parte del comandante della X Mas, Moccagatta, ideatore dell'impresa contro la Valletta.

L'azione definitiva ebbe luogo il 25 luglio del '41, dopo che il maggiore del Genio Navale Teseo Tesei, con il suo entusiasmo, fece modificare a Moccagatta il suo piano originario: sarebbe stato il "maiale" pilotato dallo stesso Tesei a far saltare lo sbarramento che ostruiva l'accesso alla diga foranea sotto il ponte di Sant'Elmo. Compito di Teseo era quello di far saltare la rete con la carica del siluro da lui pilotato; una volta aperto il varco, di lì sarebbero entrati i barchini esplosivi per lanciarsi contro i loro obiettivi⁽²⁾. Insieme a quello di Teseo, un altro "maiale", guidato da France-



— TESEO TESEI —

sco Costa, si sarebbe diretto verso la base dei sommergibili nella rada di Marsa Muscetto.

Alle tre di notte i “maiali” vengono calati in acqua; Teseo perde quasi un’ora per cercare di riparare l’altro “maiale” che non si mette in moto; visto inutile ogni tentativo, ordina a Costa di tornare indietro con queste sue ultime parole: “Alle 4.30 la rete dovrà saltare e salterà. Se sarà tardi spoletterò al minuto”, cioè sarebbe saltato anche lui insieme alla carica esplosiva, come è testimoniato dalla mo-

tivazione della Medaglia d’Oro alla memoria.

La conclusione è nota: il comandante Giobbe, in mancanza di indizi, ordinò a due barchini esplosivi di lanciarsi contro il ponte⁽³⁾, uno di questi provocò il crollo della struttura metallica ostruendo completamente il passaggio. Forse in quella esplosione fu coinvolto anche il “maiale” di Teseo. La deflagrazione scatenò la reazione dell’apparato difensivo degli inglesi, i quali con l’aiuto del radar stavano già seguendo tutti i movimenti dei barchini che nel giro di poche ore furono annientati insieme agli equipaggi della scorta.

L’operazione fallita provocò 15 morti e 18 prigionieri. Sull’esi-

to dell'operazione, il nipote di Teseo, lo scrittore Oreste Del Buono, ha scritto una critica severa contro chi "non ha fatto quanto occorre fare", per evitare un'impresa "che non poteva riuscire". Parole che solo in parte⁽⁴⁾ possono giustificare l'esito dell'impresa, specialmente per quanto riguarda il mancato intervento dell'aviazione.

In realtà Teseo Tesei aveva caldeggiato strenuamente l'impresa di Malta e si può dire che l'abbia affrontata con la consapevolezza di morire. Già un anno prima, nell'agosto del '40, aveva scritto così all'amico Italo Piccagli: "Io spero di servire la patria con lealtà ed onore fino all'ultimo... Ricorda che lo spirito non muore con la morte. Solo la meschinità o il materialismo possono uccidere lo spirito". Altre parole sono riferite⁽⁵⁾ in modo specifico all'azione di Malta: di fronte alla nobiltà dell'ideale da cui era spinto, passava in secondo piano l'esito dell'impresa: "Non è importante - scriveva - che affondiamo o no qualche nave. L'importante è che si dimostri al mondo che ci sono degli italiani capaci anche di saltare in aria, lì davanti agli Inglesi"⁽⁶⁾.

Questa la motivazione della Medaglia d'Oro alla Memoria: "Ufficiale superiore del Genio Navale in lunghi anni di tenace, intelligente, appassionato lavoro riusciva, superando difficoltà di ogni genere, a realizzare, in cooperazione con altri pochi valorosi tecnici, e successivamente a perfezionare il mezzo d'assalto subacqueo della R. Marina. Non pago del decisivo contributo portato dalla sua brillante intelligenza e dalla sua profonda cultura, volle personalmente provare, collaudare ed impiegare in guerra l'arma insidiosissima. Nonostante fosse minorato nel fisico per questa attività, inflessibilmente volle partecipare al forzamento di una delle più potenti e meglio attrezzate basi navali dell'avversario, conducendo lo strumento da lui ideato. Verificatosi nel corso dell'azione un ritardo dovuto ad imprevisti incidenti tecnici, che avrebbe potuto comprometterne l'esito, allo scopo di guadagnare il tempo perduto e di portare a termine ad ogni costo il suo compito, decideva di

rinunciare ad allontanarsi dall'arma prima che esplodesse contro l'obiettivo. Col sacrificio della vita, assurgeva, unitamente al suo secondo uomo rimasto a lui fedele fino alla morte, alla gloria purissima del cosciente olocausto. Esempio di elette virtù militari e di sublime dedizione alla Patria, oltre che al dovere". Acque di Malta, notte del 27 luglio 1941⁽⁷⁾.

NOTE

- (1) ORESTE DEL BUONO, *Teseo Tesei fuori dal mito*, in "Lo Scoglio", n. 3, 1985, p. 7
- (2) GIANNI ROCCA, *Siluri umani*, in "Lo Scoglio", n. 21, 1989
- (3) LUIS DE LA SIERRA, *Gli assaltatori del mare*, Mursia, Milano, 1971, p. 87
- (4) "Nessuna informazione da Malta, nessun reale intervento dell'aeronautica nessuna effettiva collaborazione dei comandi strategici, folli abbandonati a se stessi con già l'enfasi retorica pronta", ORESTE DEL BUONO, op.cit., p. 8. Anche GIANNI ROCCA, a p. 12 dell'articolo sopra citato, scrive: "L'assenza dell'appoggio aereo nelle varie fasi dell'operazione, aveva dimostrato ancora una volta i consueti difetti delle imprese italiane quando richiedevano l'impiego di interforze".
- (5) Lettera del 16 agosto 1940 all'amico Italo Piccagli riportata nell'articolo *Un gigante di nome Teseo*, di BEPPE PEGOLOTTI, in "Lo Scoglio" n. 43, 1995
- (6) V. commento all'articolo di ORESTE DEL BUONO sopra citato.
- (7) Un bel servizio sui *Piloti degli abissi* è stato pubblicato su "il Giornale" del 19 aprile 1999 con l'articolo *Tesei e gli altri eroi dell'assalto di Malta* di LUIGI ROMERSA. v. Appendice.

ILARIO ZAMBELLI

Ilario Zambelli⁽¹⁾ era nato a Rio Elba nel 1909; dopo aver frequentato le scuole elementari la famiglia si trasferì a Portoferraio, al Forte Stella, dove egli poté proseguire gli studi presso la Scuola Tecnica, l'unica scuola superiore esistente all'Elba. Poiché la famiglia non era in grado di mantenerlo in continente per proseguire gli studi, conseguito il diploma, entrò come applicato presso l'ufficio postale di Portoferraio dove prestò servizio in modo encomiabile⁽²⁾.

Sebbene il direttore dell'ufficio avesse ricevuto delle lettere, prima dal Ministero delle poste e poi dalla Direzione Provinciale di Livorno secondo le quali gli impiegati dovevano essere iscritti al P.N.F., continuò a prestare servizio, finché fu licenziato "per esuberanza di personale", mancando del requisito di appartenere al P.N.F.⁽³⁾. Vedendogli preclusa in Italia la possibilità di essere riassunto in servizio, neppure in seguito all'interessamento dell'on. Barbiellini Amidei⁽⁴⁾, decise di fare domanda al Ministero dell'Africa Orientale Italiana per essere



ILARIO ZAMBELLI

assunto in servizio coloniale; anche quel Ministero rispose che non poteva essere assunto “perché, in base alle informazioni avute, non era iscritto al P.N.F.”⁽⁵⁾.

Aveva prestato servizio come radiotelegrafista nella Marina distinguendosi per le sue capacità professionali, tanto da essere promosso sottufficiale. Allo scoppio della guerra fu richiamato in servizio, prima presso i semafori dell'Elba, poi a Roma presso lo Stato Maggiore della Marina, finché - dopo l'8 settembre del '43 - entrò nella lotta clandestina. Ma già in precedenza “lavorava con il gruppo di un vecchio antifascista... l'avv. Colombini, ed era anche legato ad un gruppo della Marina in cui militavano tutti gli ufficiali che non avevano aderito alla Repubblica di Salò”⁽⁶⁾.

Dalla stessa testimonianza apprendiamo che il 19 marzo del '44 in piazza San Pietro, mentre Pio XII parlava alla folla, Zambelli distribuiva volantini e che probabilmente fu visto da un sergente della X Mas di Borghese che abitava nella stessa strada di Ilario, in Borgo Pio. Forse fu seguito fino ad un bar tra Via Ezio e Via Giulio Cesare dove fu fermato. Chiese ed ottenne di andare in bagno dove gettò nel water senza acqua dei volantini che furono recuperati dai fascisti, i quali lo portarono alla caserma “Mussolini”, dove gli trovarono in tasca una carta, il due di denari; qui lo torturarono inscenando una finta fucilazione, dopodiché, ancora legato e sanguinante, lo consegnarono ai tedeschi. Questi, dopo aver tentato invano con ogni mezzo di conoscere i nomi e gli indirizzi del gruppo clandestino di cui faceva parte, lo portarono pesto e sanguinante nella cella n. 380 del terzo braccio di Regina Coeli. Il superstite avv. Tullo Taormina, compagno di cella, in una lettera alla madre, esalta il comportamento di Ilario durante gli interrogatori e di fronte alla morte⁽⁷⁾.

Il Ministero della Marina in data 1° ottobre del '43 lo ha iscritto “ad honorem” nel Fronte clandestino della Resistenza. Rio Elba gli ha intitolato una strada, Portoferraio una targa monumentale in bronzo nel giardino sottostante il fornice di

Porta a Terra, opera di Italo Bolano.

Questa la motivazione della Medaglia d'oro al V.M.: "Sottufficiale di elevate doti morali e professionali, fin dall'inizio della lotta antitedesca partecipava ai combattimenti per la difesa della capitale. Entrava quindi in formazione partigiana dipendente dal fronte clandestino di resistenza della Marina, esplicando preziosa attività informativa e di collegamento prodigandosi nell'assistenza a personale militare. Arrestato dai nazi-fascisti sopportava stoicamente ripetuti maltrattamenti e sevizie intese a strappargli il segreto dell'organizzazione a cui apparteneva. Piegato nel fisico, ma non nella fede, non forniva all'ira nemica alcuna notizia, preferendo attendere coraggiosamente la morte. Prelevato sanguinante dal carcere, cadeva con altri eroici compagni alle Fosse Ardeatine".

NOTE

- (1) Le notizie sono desunte dall'opuscolo *Ilario Zambelli*, edito dalla tip. C.A.P. nel maggio 1975 a cura del comune di Portoferraio e del Comitato Provinciale per il 30° della Resistenza e della Liberazione, con la collaborazione dell'ARCIUTSP elbana. V. Appendice.
- (2) V. la testimonianza di GIULIO GHINASSI, Direttore dell'Ufficio Postale di Portoferraio a p. 10 dell'opuscolo sopra citato.
- (3) V. lettera del Direttore Provinciale delle Poste GREGORIO CIMINO nell'opuscolo sopra citato.
- (4) V. lettera del 9.1.1939 al Fascista Bernardo Barbiellini Amidei, Deputato al Parlamento, del Fiduciario Nazionale del Partito G. BLEINAR, il quale scrive: "Non ho mancato di rivolgere vive premure al Ministero in favore dell'ex supplente in missione ZAMBELLI ILARIO da te segnalatomi con la tua lettera del 10 dicembre u.s."
La lettera prosegue dicendo che la Direzione Generale P.T. non può riassumere lo Zambelli in quanto non è iscritto al P.N.F.
- (5) V. la testimonianza nell'opuscolo sopra citato di MARIO CACIALLI, ex telegrafista amico di Zambelli.
- (6) V. lettera del Sottosegretario di Stato del Ministero dell'Africa Italiana del 3 gennaio 1939 nell'opuscolo sopra citato.

- (7) “Roma 12.3.1945 - Gentile signora Zambelli, nel momento in cui Ella apprende la dolorosa notizia del povero Suo figlio Le siano di conforto queste mie parole, e Le sia di orgoglio sapere che Suo figlio ha saputo morire per la patria da purissimo italiano, affrontando la morte con vero eroismo. Ero in cella con Lui, alla cella n. 380 nel 3° Braccio di Regina Coeli a disposizione dei barbari teutonici. Zambelli è stato sottoposto alle più atroci torture, perché gli sgherri volevano che rivelasse fatti e nomi di capi. Ma Zambelli nonostante il dilaniarsi del sue carni, seppe e volle rimanere muto portando nella tomba delle Fosse Ardeatine tutta la sua passione per la causa, santa e giusta che aveva sposato. Il 24 marzo 1944, verso le ore 14,30 fu prelevato dalla cella per il martirologio. Egli e noi sapevamo quale triste sorte lo attendeva.”

MARINAI ELBANI INSIGNITI CON CROCI DI GUERRA

Dal Gruppo "G. Barbera" dell'Ass. Naz. Marinai d'Italia ci sono stati segnalati altri marinai elbani insigniti con Croci di Guerra al Valor Militare con le relative motivazioni:

Capo di 3^a classe RENZO ROSSI - "Puntatore di mitragliera imbarcato su Corvetta attaccata a bassa quota da numerose formazioni di bombardieri e di caccia nemici, alcuni dei quali mitragliavano l'unità causando perdite fra il personale alle armi, partecipava con coraggio ed abilità alla reazione di fuoco, cooperando all'abbattimento di uno degli aerei ed al danneggiamento di altri" (Basso Adriatico, 25 agosto 1943).

S.C. Cannoniere P.S. ALBERTO SCALABRINI - "Imbarcato per oltre trenta mesi consecutivi di guerra su Silurante che ha svolto intensa rischiosa attività, ha assolto i propri incarichi con sereno coraggio, abnegazione ed elevato senso del dovere" (Mediterraneo Centrorientale 18.1.1941 - 8.9.1943).

Fuochista MARINO PROVENZALI - "Imbarcato per 30 mesi consecutivi di guerra su silurante che ha svolto intensa e rischiosa attività, ha assolto i propri incarichi con sereno coraggio, con grande abnegazione e con elevatissimo senso del dovere" (Giugno 1940 - dicembre 1942)

Cannoniere Arm. DANILO CASALI - "Imbarcato su nave mercantile armata, partecipava a lunghe e difficili traversate concluse col ritorno con importante carico al porto europeo di

partenza dopo aver eluso e superato il rigoroso blocco nemico, assolvendo il suo compito con sereno coraggio, disciplina ed elevato senso del dovere". (Bordeaux, 2 aprile 1943).

Segnaliamo inoltre:

Il Nostromo FAUSTO DINI di Mamiliano - insignito di Encómio Solenne con la seguente motivazione: "Imbarcato su Motonave dislocata in acque coloniali, durante il primo anno della guerra 1940-43, effettuava numerose missioni alle dipendenze delle autorità Militari Marittime, assicurando continuità di traffico in acque insidiate dall'avversario. In ogni circostanza mostrava coraggio e perizia". (Mar Rosso, giugno 1940 - 12 febbraio 1941). Det. del 31.7.1943

ROSARIO RACITI, classe 1916. Dopo aver frequentato il Corso Allievi Segnalatori alla Suola Santa Maria di La Spezia, fu destinato durante la guerra al Comando Capo Settore Comunicazioni di Portoferraio e quindi alla Capitaneria di Porto dopo essere stato promosso sottufficiale. Trasferito dopo circa un anno a Savona fu imbarcato sulla nave mercantile *Zenobia Martini* che fu requisita dalla Marina Militare e adibita al trasporto di materiale bellico e truppe in Africa. Nel 1942 durante la navigazione da Tripoli verso l'Italia, fu silurata da un sommergibile di nazionalità sconosciuta colando a picco in pochi minuti. I superstiti - tra cui il Raciti - furono tratti in salvo da un mezzo della Marina Militare sul quale era imbarcato un altro elbano, il 2° Capo furriere Quintilio Mannocci di Portoferraio.

ALCEO CHIONSINI di Rio nell'Elba. Imbarcato sulla nave *Malocello* e successivamente sulla *S. Marco* prese parte allo sbarco sull'isola di Veglia con il battaglione San Marco e partecipò ad operazioni di guerra nel canale di Corinto.

ATTILIO SCROCCHI, nato a Procchio nel 1915, nel 1941 fu insignito di Medaglia di bronzo al V.M. per aver abbattuto un aereo nemico durante la difesa di Massaua.

Ricordiamo anche il Furiere O. SIRIO FERRARI autorizzato a fregiarsi del distintivo d'onore dei mutilati di guerra "per ferite d'arma da fuoco alla gamba sinistra con frattura delle ossa, con conseguente accorciamento dell'arto ed abolizione della funzionalità tibio astraliga, riportate il 16.9.1943 durante bombardamento aereo, stando destinato a Marina Elba Portoferraio". Det.14 gennaio 1964. Successivamente è stato iscritto al "Ruolo d'Onore" e promosso secondo capo.

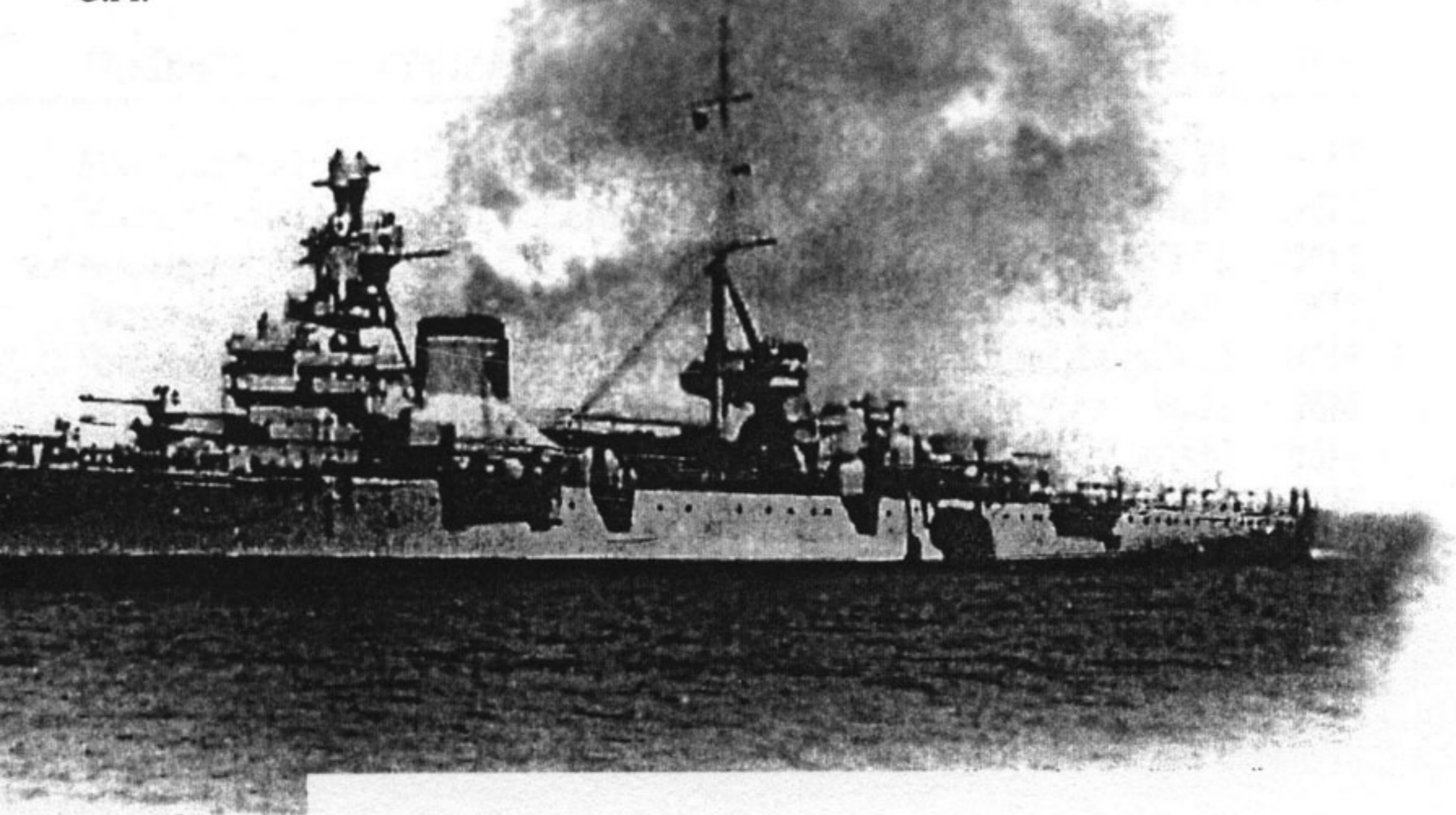
ALTRI MARINAI ELBANI CHE HANNO PARTECIPATO ALLA SECONDA GUERRA MONDIALE

BACCETTI Vincenzo	Volontario, arruolato nel 1929 - Cat. Segnalatore In congedo Capo di 1 [^] classe.
BARAGLI Natale	Volontario, arruolato nel 1930 - Cat. Meccanico In congedo con il grado di Tenente.
CAIZZI Giovanni	Volontario, arruolato nel 1929 - Cat. Eletttricista In congedo Capo di 1 [^] classe.
COLLI Ninetto	Capitano macchinista proveniente dalla Marina Mercantile.
MANCINI Giovanni	Marinaio di leva, imbarcato sul c.t. <i>Fulmine</i> Sbarcato nel 1941 per malattia.
MARINARI Cesare	Sommergibilista di leva.
MARTORELLA Bovio	Volontario - Cat. Meccanico In congedo Capitano di Corvetta.
MARTORELLA Celso	Volontario - Cat. Eletttricista In congedo Capitano di Corvetta.
MELONI Aldo	Volontario, arruolato nel 1920 - Cat. Meccanico In congedo Capo di 1 [^] classe.
MILANI Gino	Volonatario, arruolato nel 1929 - Cat. Segnalatore In congedo Capo di 1 [^] classe.
MORI Domenico	Volontario, arruolato nel 1928 - Cat. Mecc. sommergibilista In cong. 1 ^o Tenente di Vascello decorato con 2 medaglie di bronzo al V.M.
NENCI Amilcare	2 ^o Capo segnalatore imbarcato nave <i>Donizzetti</i> Deceduto nel mare di Rodi.
TALONE Ernesto	Volontario, arruolato nel 1940 - Cat. Cannoniere R.T. In congedo Sergente
TALONE Renato	Volontario, arruolato nel 1937 - Cat. Cannoniere P.S. In congedo Sergente
SANGUINETTI Ugo	Volontario - Cat. Meccanico In congedo 1 ^o Tenente di Vascello.

**ELENCO DEI SOCI DELL' ASS. NAZ. MARINAI D'ITALIA,
GRUPPO G. BARBERA DI PORTOFERRAIO,
CHE HANNO PRESO PARTE AL CONFLITTO
MONDIALE 1940 - 1945**

Marinaio	ARCANGELI	Rino
C° 3 [^] Cl.	ARDUINI	Aleardo
G.M.	BANDINELLI	Erberto
Marinaio	BASILE	Giuseppe
C° 3 [^] Cl.	BELLINI	Francesco
S.C. Nocch.	BELLOSI	Danilo
Marinaio	BERTUCCI	Luigi
C.C.	BERTUCCI	Oreste
S.C. Cann.	BRANDI	Aldo
Marinaio	BONACCINI	Mario
T.V.	BURELLI	Luigi
Marinaio	CADONI	Leonardo
2° Capo R.O.	CAPRILLI	Athos
S.C.Nocch.	CARLETTI	Norberto
Marinaio	CASALI	Danilo
S.C. Nocch.	CASTELLS	Mario
S.C. Nocch.	CHIONSINI	Libero
S.C. Cann.	CINTOI	Franco
S.C. Fur.	DI PEDE	Giuseppe
STV	DURIGON	Angelo
Marinaio	ERCOLANI	Donatello
2° Capo R.O.	EBEYER	Giovanni
2° Capo R.O.	FERRARI	Sirio
Fur. S.	FLAMINI	Franco
2° Capo Cann.	FERRINI	Silvio
2° Capo Cann.	GENTINI	Gino
Serg. Fr.	GALLETTI	Ettore
Marinaio	GIANNONI	Carlo
S.C. Cann.	GELSI	Francesco
2° Capo Cann.	GIANNULLO	Pasquale
C.F. (CS)	LAMBARDI	Adamo

Amm.	LIBOTTE	Giorgio
Serg. Cann.	LAPUCCI	Luigi
Fur.	MARCHETTI	Elio
Marinaio	MANZI	Alfredo
Marinaio	MAZZEI	Lido
2° Capo R.O.	MANCINI	Giovanni
C.F. (CS)	MELANI	Aldo
Marinaio	MONFARDINI	Pompeo
2° Capo SDT	MIBELLI	Francesco
Marinaio	MORETTI	Bruno
Marinaio	MARIANELLI	Franco
STV	MANGANO	Giovanni
Marinaio	MAZZARRI	Vasco
S.C. Fur.	PROVENZALI	Marino
C.F. (CP)	PASELLA	Nello
Serg. T.	PALMI	Gino
S.C. Cann.	PUCCINI	Mario
Marinaio	QUERCI	Valerio
2° Capo S.	RACITI	Rosario
2° Capo Cann.	ROSSI	Renzo
2° Capo R.O.	ROSSI	Lidio
Marinaio	ROSSI	Gino
Ten. Medico	SOMIGLI	Ernesto
Marinaio	SQUARCI	Aladino
2° Capo Cann.	SCALABRINI	Alberto
2° Capo Cann.	BARTOLINI	Pietro
2° Capo R.O.	CORSETTI	Vincenzo
G.M.	IOVINE	Antonio



ELENCO DEI MARINAI ELBANI DECEDUTI NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

F.A.	GRADO	COGNOME E NOME	NASCITA	REPARTO	ARMA O UNITA'	FRONTE	MORTE	MD
MM	C. 2^ Cl.	BALDETTI Angelo	14.12.96	Non spec. (012)	Nocchiere	Mar Med. Cent.	22.09.43	2
MM	Marò	BALDETTI Giobatta	12.12.07	Non spec. (012)	Marò	Mar Med. Cent.	22.09.43	2
MM	Marò	CETICA Giuseppe	19.01.21	Non spec. (012)	Marò	Mar Med. Cent.	22.09.43	2
MM	C. 3^ Cl.	DINI Amerigo	03.11.14	Non spec. (012)	Nocchiere	Mar Med. Cent.	06.07.43	2
MM	Marò	DINI G. Battista	13.02.09	Non spec. (012)	Marò	Terr. Metropol.	11.08.44	1
MM	Marò	DINI Massimiliano	15.04.17	Dal Mosto	Cannoniere	Mar Med. Cent.	01.12.41	2
MM	Marò	DINI Sergio	20.08.21	Aviere	Nocchiere	Mar Med. Cent.	17.12.42	2
MM	C. 2^ Cl.	ESERCITATO Paolo	28.12.90	Diana	Nocchiere	Mar Med. Orie.	29.06.42	2
MM	Serg.	GALLI Armando	18.04.14	Livorno	Torpediniere	Terr. Metropol.	25.06.44	1
MM	C. 1^ Cl.	GALLI G. Battista	29.08.94	Roma	Segnalatore	Mar Med. Cent.	09.09.43	2
MM	ASP. G.M.	PISANI Alfonso	27.03.21	Centaurò	Stato Maggiore	Mar Med. Orie.	04.11.42	1
MM	Marò	RETALI Vasco	15.11.21	Non spec. (008)	Motorista	Mar Nero	29.04.42	2
MM	2° Capo	RICCI Romildo	04.02.07	Non spec. (012)	Furiere	Mar Med. Cent.	22.09.43	2
MM	S. Capo	SPINETTI Ferruccio	18.07.17	Malaspina	Nocchiere	Oceano Atlantico	18.11.41	1
MM	C.C.	TESEI Teseo	03.01.09	Legionario	Genio Navale	Mar Med. Cent.	26.07.41	2
MM	Marò	VEZZOSI Gino	08.04.20	Lanciere	Marò	Mar Med. Cent.	23.03.42	2

COMUNE DI CAPOLIVERI

F.A.	GRADO	COGNOME E NOME	NASCITA	REPARTO	ARMA O UNITA'	FRONTE	MORTE	MD
MM	Marò	BALDETTI Franceschino	06.08.21	Gorizia	Marò	Terr. Metropol.	16.09.43	1
MM	Marò	BALLERINI Venerio	30.04.20	Lero	Marò	Lero	13.10.40	1
MM	2° Capo	CARDENTI Paride	15.01.16	Marangone	Nocchiere	Tedesco	12.04.45	3
MM	Marò	PLUVIANI Dino	22.08.16	Portoferraio	Fuochista	Terr. Metropol.	16.09.43	1
MM	S. Capo	PUCCINI Giacomo	09.06.02	Portoferraio	Cannoniere	Terr. Metropol.	24.06.44	1
MM	Marò	RIDI Dilio	24.09.20	Salpa	Marò	Mar Med. Orie.	20.07.41	1
MM	Marò	SILVIO Angiolo	06.03.22	Lero	Marò	Balcanico	08.03.45	3
MM	Serg.	VAGO Andrea	06.07.13	Diana	Segnalatore	Mar Med. Orie.	29.06.42	2

COMUNE DI MARCIANA

F.A.	GRADO	COGNOME E NOME	NASCITA	REPARTO	ARMA O UNITA'	FRONTE	MORTE	MD
MM	Marò	ALDERIGI GERALDO	15.12.17	Lero	Fuochista	Jugoslavo	30.06.44	3
MM	Marò	ANSELMINI GIUSEPPE	19.09.19	Pola	Cannoniere	Mar Med. Orie.	29.03.41	2
MM	Marò	BERTI LORENZO	12.12.20	Non spec. (011)	Marò	Terr. Metropol.	16.09.43	1
MM	Marò	COSTA MARIO	03.07.22	Acciaio	Nocchiere	Mar Med. Cent.	12.08.43	2
MM	S.T.V.	GALEAZZI GUERRINO	09.03.15	Tobruk	Stato Maggiore	Mar Med. Cent.	03.01.41	2
MM	G.M.	LUPI EFISIO	30.12.04	Fabrizi	Stato Maggiore	Mar Med. Cent.	29.09.41	1
MM	Marò	LUPI GIUSEPPE	30.04.23	Corsaro	Nocchiere	Mar Med. Cent.	09.01.43	2
MM	2° Capo	MAZZEI DANTE	01.04.97	Non spec. (012)	Meccanico	Mar Med. Cent.	22.03.43	1
MM	C. 1^ Cl.	MURZI BRUNO	03.04.91	La Spezia	Nocchiere	Terr. Metropol.	24.12.43	1
MM	Marò	PACINI FRANCESCO	12.10.17	Portoferraio	Marò	Terr. Metropol.	27.05.43	1
MM	Marò	SCROCCHI MARIO	24.10.18	Portoferraio	Marò	Terr. Metropol.	17.06.44	1
MM	Marò	SEGNINI PELLEGRINO	19.08.18	Diaz	Cannoniere	Mar Med. Cent.	25.02.41	2
MM	Marò	TESTA DOMENICO	13.11.20	Non spec. (021)	Marò	Terr. Metropol.	09.09.43	2

COMUNE DI MARCIANA MARINA

F.A.	GRADO	COGNOME E NOME	NASCITA	REPARTO	ARMA O UNITA'	FRONTE	MORTE	MD
MM	S. Capo	ADRIANI ERNESTO	02.01.17	Malachite	Nocchiere	Mar Med. Cent.	09.02.43	2
MM	Marò	BRASCHI DANTE	30.07.22	La Spezia	Marò	Terr. Metropol.	17.06.44	1
MM	Marò	COSTA ADAMO	25.10.17	Palestro	Cannoniere	Mar Med. Cent.	22.09.40	2
MM	Serg.	DE ANGELI MARIO	27.12.18	Tazzoli	Motorista	Oceano Atlantico	30.06.43	2
MM	Marò	DUCATI GOFFREDO	21.11.24	Malocello	Radiotelegrafista	Mar Med. Cent.	24.03.43	2
MM	Serg.	MARCHIANI ALDO	03.03.14	Non spec. (012)	Cannoniere	Mar Med. Cent.	02.12.42	2
MM	C. 2^ Cl.	MAZZEI DOMENICO	23.02.90	Portoferraio	Cannoniere	Terr. Metropol.	17.06.42	1
MM	Brig.	MAZZEI FRANCESCO	01.06.06	R. D; da 4 a 212	Guardie di Finanza	Terr. Metropol.	21.08.41	1
MM	Marò	PAOLINI BRUNO	27.12.21	Roma	Marò	Mar Med. Cent.	09.09.43	2
MM	G. M.	PAOLINI GIUSEPPE	28.09.96	Non spec. (012)	Uff. C.E.M.M.	Mar Med. Cent.	22.03.43	1
MM	Marò	PAOLINI PIERO	30.06.22	Bastia	Segnalatore	Corso	09.09.43	1
MM	Marò	PROVENZALI ELISEO	07.07.19	Fiume	Elettricista	Mar Med. Orie.	28.03.41	2
MM	Marò	RICCI OTTORINO	14.09.22	Portoferraio	Marò	Terr. Metropol.	16.09.43	1
MM	Serg.	SACCHI ZENOBIO	14.10.20	Non spec. (021)	Segnalatore	Terr. Metropol.	18.02.43	1

COMUNE DI PORTO AZZURRO

F.A.	GRADO	COGNOME E NOME	NASCITA	REPARTO	ARMA O UNITA'	FRONTE	MORTE	MD
MM	Marò	CARAVANO Giovanni	11.02.12	Non spec. (012)	Marò	Mar Med. Cent.	15.08.41	2
MM	Marò	CHIOCCA Carmine	15.07.21	Non spec. (012)	Marò	Mar Med. Cent.	22.09.43	2
MM	Marò	MARTORELLA Mario	12.11.23	Portoferraio	Marò	Tedesco	09.09.44	3
MM	Marò	MAZZONE Ferdinando	23.09.19	Diaz	Fuochista	Mar Med. Cent.	25.02.41	2
MM	G.M.	MOSCHINI Giovanni	21.04.97	Non spec. (012)	Uff. C.E.M.M.	Mar Med. Cent.	17.12.41	1
MM	Marò	PACINOTTI Paolo	04.07.20	La Spezia	Furiere	Terr. Metropol.	16.09.43	1
MM	Marò	PROSPERI Lorenzo	06.05.24	La Spezia	Marò	Tedesco	09.09.44	3
MM	S. Capo	PROSPERI Triestino	30.04.17	Angelo Musco	Radiotelegrafista	Mar Med. Cent.	20.01.43	2
MM	S. Capo	QUARTA Alessandro	27.11.16	Da Barbiano	Infermiere	Mar Med. Cent.	13.12.41	2
MM	Marò	RIBAUDO Renato	10.08.15	Portoferraio	Segnalatore	Terr. Metropol.	10.03.45	2
MM	Marò	SQUARCI Carlo	05.02.15	Portoferraio	Marò	Terr. Metropol.	17.06.44	1
MM	Marò	TAGLIAFERRO Antonio	31.08.22	La Spezia	Marò	Terr. Metropol.	06.09.44	1
MM	Marò	TAGLIAFERRO Enrico	23.04.19	Non spec. (012)	Marò	Mar Med. Cent.	03.09.41	1
MM	2° Capo	TESTI Antonio	15.04.10	Brennero	Cannoniere	Mar Med. Orie.	29.03.41	2

COMUNE DI PORTOFERRAIO

F.A.	GRADO	COGNOME E NOME	NASCITA	REPARTO	ARMA O UNITA'	FRONTE	MORTE	MD
MM	S. Capo	AVANTI Umberto	10.02.18	Velite	Cannoniere	Terr. Metropol.	20.07.43	1
MM	Marò	BALDASSARRI Renato	12.04.23	Rodi	Cannoniere	Tedesco	01.01.45	3
MM	G.M.	BARBERA Giovanni	05.07.19	Alabastro	Stato Maggiore	Mar Med. Occi.	13.10.42	2
MM	Marò	BATTAGLINI Edilio	21.05.20	Roma	Marò	Mar Med. Cent.	09.09.43	2
MM	Marò	BIONDI Azelio	28.09.12	Portoferraio	Cannoniere	Terr. Metropol.	10.08.41	1
MM	S. Capo	BRANDI Nedo	05.01.24	Corsaro	Cannoniere	Mar Med. Cent.	09.01.43	1
MM	Marò	BRUCCIANI Roberto	14.11.20	Scirocco	Marò	Mar Med. Cent.	23.03.42	2
MM	G.M.	BRUNACCI Mario	11.09.19	Malaspina	Medici	Oceano Atlantico	18.11.41	2
MM	S. Capo	BURELLI Gino	08.07.18	Fabrizi	Spec. dir. Tiro	Terr. Metropol.	07.11.44	1
MM	S. Capo	BURRONI Dino	05.01.20	Non spec. (013)	Infermiere	Mar Med. Cent.	10.09.42	2
MM	Marò	CASTALDI Gino	21.04.17	Missori	Marò	Terr. Metropol.	14.07.46	1
MM	Marò	CASTELLI Elvos	27.07.21	Castore	Marò	Mar Med. Cent.	02.06.43	2
MM	Serg.	CIONINI Giulio	14.05.20	Gioberti	Furiere	Mar Med. Cent.	17.08.42	1
MM	S. Capo	CORSI Virgilio	22.08.17	Zara	Spec. dir. Tiro	Mar Med. Orie.	29.03.41	2
MM	Marò	COSTA Oslavio	20.04.16	Piombino	Fuochista	Terr. Metropol.	13.05.44	1
MM	Marò	FLAMINI Mario	29.01.19	Fiume	Furiere	Mar Med. Orie.	28.03.41	2

F.A.	GRADO	COGNOME E NOME	NASCITA	REPARTO	ARMA O UNITA'	FRONTE	MORTE	MD
MM	Marò	FRANCHI Attilio	12.10.23	Tolone	Marò	Tedesco	23.02.45	3
MM	2° Capo	FRULLI Silvio	25.11.01	Non spec. (012)	Meccanico	Mar Med. Cent.	02.05.43	1
MM	Marò	FUSAI Dino	10.11.20	Ascari	Marò	Mar Med. Cent.	24.03.43	2
MM	S. Capo	GANI Galliano	08.05.20	Non spec. (012)	Nocchiere	Terr. Metropol.	19.03.44	1
MM	Marò	GENTINI Mario	29.08.19	Da Barbiano	Spec. dir. Tiro	Mar Med. Cent.	13.12.41	2
MM	Marò	GIANNELLI Pietro	03.02.20	Non spec. (012)	Marò	Mar Med. Cent.	22.09.43	1
MM	2° Capo	GIANNESI Elvio	05.08.08	Non spec. (012)	Furiere	Mar Med. Cent.	22.09.43	2
MM	Serg.	GINANNESCHI Giovanni	05.08.17	Rodi	Nocchiere	Rodi	09.09.43	2
MM	S. Capo	GROSSO Giovanni	02.07.16	Archimede	Furiere	Mar Rosso	25.06.40	1
MM	Marò	LENZI Alfio	26.04.20	Saint Bon	Marò	Mar Med. Cent.	20.01.42	2
MM	Serg.	LIVI Livio	10.10.15	Non spec. (012)	Furiere	Mar Med. Cent.	01.12.42	2
MM	Marò	MARINARI Dino	28.01.18	Diaz	Fuochista	Mar Med. Cent.	25.02.41	2
MM	2° Capo	METTINI Italo	26.08.17	Non spec. (012)	Furiere	Mar Med. Cent.	22.09.43	2
MM	2° Capo	NENCI Amilcare	29.02.12	Rodi	Segnalatore	Rodi	09.09.43	2
MM	Serg.	ORZALESI Fernando	02.07.10	Livorno	Segnalatore	Terr. Metropol.	12.01.43	1
MM	Marò	PAGNINI Vasco	10.12.21	Di Giussano	Marò	Mar Med. Cent.	13.12.41	2
MM	Marò	PARDU G. Battista	29.10.20	Zara	Fuochista	Mar Med. Orie.	29.03.41	2
MM	Marò	PIERI Silvano	14.12.22	Lero	Aiutante	Russo	20.01.45	3
MM	Serg.	POCCI Nilo	26.07.14	Non spec. (012)	Cannoniere	Mar Med. Cent.	22.09.43	1
MM	2° Capo	RADDI Ferdinando	15.05.10	Non spec. (012)	Elettricista	Mar Med. Cent.	05.01.42	2
MM	Serg.	RAIMONDO Guido	15.09.19	La Spezia	Silurista	Terr. Metropol.	16.09.43	1
MM	Marò	RISPOLI Eraldo	24.10.15	Regolo	Cannoniere	Mar Med. Occi.	08.02.44	2
MM	2° Capo	ROMANO Giovanni	28.01.97	Alfieri	Furiere	Mar Med. Orie.	28.03.41	2
MM	Marò	SACCHI Lodovico	07.04.17	Pola	Cannoniere	Mar Med. Orie.	29.03.41	2
MM	Marò	SOLARI Stelio	02.07.23	La Spezia	Marò	Terr. Metropol.	16.09.43	1
MM	Marò	SPINA Eriziero	06.03.19	Portoferraio	Marò	Terr. Metropol.	19.09.43	1
MM	Marò	TANGHETTI Dino	03.05.20	Da Recco	Cannoniere	Mar Med. Cent.	02.12.42	1
MM	Marò	TERROSI Alessandro	14.07.12	Portoferraio	Cannoniere	Terr. Metropol.	19.03.44	1
MM	Marò	VANNOZZI Natale	31.01.19	Sella	Fuochista	Mar Med. Cent.	11.09.43	1
MM	Marò	VIVIANI José	02.04.21	Portoferraio	Cannoniere	Terr. Metropol.	16.09.43	1

COMUNE DI RIO MARINA

F.A.	GRADO	COGNOME E NOME	NASCITA	REPARTO	ARMA O UNITA'	FRONTE	MORTE	MD
MM	Marò	BALLINI Assunto	20.03.18	Aviere	Cannoniere	Mar Med. Cent.	17.12.42	2
MM	2° Capo	BATTAGLINI Candido	28.06.17	Corazziere	Spec. dir. Tiro	Tedesco	05.10.44	3
MM	S. Capo	CARDONI Alfio	02.10.23	Gioberti	Nocchiere	Mar Med. Cent.	17.08.42	1
MM	Marò	CARLETTI Enrico	07.02.20	Malocello	Marò	Mar Med. Cent.	24.03.43	2
MM	2° Capo	CARLETTI Luigi	18.06.15	Dessiè	Nocchiere	Mar Med. Cent.	23.12.42	2
MM	Marò	CATUOGNO Marino	12.08.15	Portoferraio	Fuochista	Terr. Metropol.	12.01.46	1
MM	Serg.	CECCOTTI Gino	10.07.11	Piombino	Furiere	Terr. Metropol.	16.09.43	1
MM	S. Capo	CIGNONI Antonio	05.05.22	Acciaio	Elettricista	Mar Med. Cent.	12.08.43	2
MM	Marò	CIGNONI Nevio	28.11.19	Roma	Marò	Mar Med. Cent.	09.09.43	2
MM	S. Capo	CONTI Mario	26.11.92	Non spec. (013)	Nocchiere	Mar Med. Cent.	03.05.41	2
MM	2° Capo	DI BIAGIO Guelfo	30.07.07	Varignano	Nocchiere	Terr. Metropol.	02.06.45	1
MM	Marò	DI BIAGIO Lorenzo	16.05.20	Portoferraio	Cannoniere	Terr. Metropol.	16.09.43	1
MM	Serg.	DOLFI Ubers	08.08.12	Patrasso	Nocchiere	Terr. Metropol.	29.02.44	1
MM	Marò	FEDI Egidio	26.05.15	Tobruk	Cannoniere	Egiziano	18.06.41	3
MM	Marò	FELICI Oreste	25.09.21	Libeccio	Marò	Mar Med. Cent.	09.11.41	2
MM	2° Capo	FONTANELLI Romolo	03.10.08	Non spec. (009)	Cannoniere	Jugoslavo	11.02.45	3
MM	Serg.	GATTOLI Mario	26.02.16	La Spezia	Elettricista	Terr. Metropol.	20.09.43	1
MM	Marò	GIANNONI Alberto	25.06.21	Non spec. (012)	Marò	Mar Med. Cent.	23.09.43	1
MM	S. Capo	GIANNONI Roberto	08.01.11	Non spec. (012)	Nocchiere	Mar Med. Cent.	15.04.43	2
MM	C. 2^ Cl.	GUIDETTI Giuseppe	18.03.01	Zara	Meccanico	Mar Med. Orie.	29.03.41	2
MM	S.T.V.	LUISI Luigi	21.06.96	Freccia	Uff. C.E.M.M.	Mar Med. Cent.	03.01.43	1
MM	T.V.	MARTELLI Mario	03.03.94	Lanciere	Uff. C.E.M.M.	Mar Med. Cent.	23.03.42	2
MM	Marò	MURZI Fortunato	26.05.23	Roma	Nocchiere	Mar Med. Cent.	09.09.43	2
MM	Marò	MUTI Antonio	13.09.11	Portoferraio	Cannoniere	Terr. Metropol.	26.08.42	1
MM	Marò	MUTI Mario	31.08.23	La Spezia	Marò	Terr. Metropol.	16.09.43	1
MM	C. 1^ Cl.	MUTI Tomas	05.09.92	Non spec. (012)	Nocchiere	Mar Med. Cent.	15.04.43	2

DECODIFICA DELLA SIGLA MD

1 = Deceduto

2 = Disperso

3 = Deceduto in prigionia

ASPETTI DELLA MARINERIA ELBANA: LA FLOTTA VELICA

Dr. Valdo Vadi

La Marineria Elbana costituisce l'oggetto di questa mia breve trattazione. Tuttavia, poiché il concetto di "marineria" -includendo tutto ciò che abbia comunque attinenza col servizio del mare - ha un'accezione vastissima che rende impossibile, in questa sede, una disamina dell'intero argomento, io limiterò la trattazione ad una sintesi di carattere meramente storico, della vita e delle vicende attraverso i tempi, della flotta mercantile velica elbana.

Pur con questa limitazione, le testimonianze sono innumerevoli e concordi nell'attestare la presenza, nella nostra Isola, anche nelle epoche più lontane, di una florida marineria. Ad es. il geografo Strabone che visse sotto il regno di Augusto ha scritto, nella sua "Geografia", che "esiste, nell'Isola d'Elba, un porto chiamato Argo e così detto dalla nave *Argo*" perché il mito vuole che in porto sia sbarcato Giasone con Medea alla ricerca della grotta della maga Circe. In questo porto -a detta dello storico elbano Sebastiano Lambardi- vogliono alcuni autori che gli Argonauti "resarcissero" la loro nave, ossia facessero carena: ciò che (dice il Lambardi) non avrebbero potuto fare se non vi fosse stata gente che avesse fornito loro tutto il bisognevole per "resarcire" la nave stessa. Si trattava, dunque, di gente che aveva navi e navigava, dal momento che disponeva di tutto il bisognevole, ossia della attrezzatura e dei mezzi per "resarcire" le navi.

Anche se queste notizie non possono accettarsi senza riserva, come quelle che non sono corroborate da documentazione irrefragabile, è, tuttavia, accertato anche per testimonianza dello stesso Strabone che era un geografo viaggiatore e ha, spesso, riferito i dati rilevati a mezzo della sua diretta osservazione, che gli abitanti di questa Aethalia Insula estraevano il minerale di ferro e lo portavano, con i loro bastimenti a Popluna: e, qui, mercanti ne facevano acquisto per denaro, ne barattava-

no con altre merci, oppure ne portavano a Dicearchia (che era la odierna Bagnoli) dove, per un singolare ricorso storico, doveva sorgere, nel 1909, lo stabilimento ILVA. È altresì accertato che, nell'epoca romana, gli Isolani dell'Elba esercitavano con i loro bastimenti, un intenso traffico su tutto il Mediterraneo. Specialmente nel V° e nel IV° secolo di Roma era molto vivo il commercio che gli Elbani facevano dei loro marmi, graniti e metalli portandoli su tutte le coste della Penisola Italica. Scrive M. Zecchini che Fabricia (che era la Portoferraio dell'età romana) grazie anche alla sua magnifica rada naturale, dovette essere il centro dei convegni commerciali e marittimi che facevano capo all'Elba; nonché il perno su cui continuò a ruotare, almeno fino al 400 dopo Cristo, una intensa attività di smercio e di smistamento di perfette armi di fabbricazione locale: attività alla quale il principale porto elbano si dedicava sin da epoca remotissima.

Queste testimonianze, che si riferiscono ad epoche lontane, hanno certamente un grande interesse ma, in fondo, esse non fanno che confermare un dato di fatto che scaturisce dall'ordine naturale delle cose: nel senso che gli Elbani, come era naturale che avvenisse, dovettero adattare le loro attività a ciò che il terreno offriva talché dove c'erano minerali divennero minatori; dove esistevano porti, marinari; e, dove c'era terra da coltivare, agricoltori. Pertanto, alle attività marinare o comunque connesse col servizio del mare gli elbani furono tratti, irresistibilmente, dalla natura stessa della loro terra che è un'isola ed, anzi, un'isola di dimensione e di conformazione tali che pone i suoi abitanti, dovunque si trovino in essa, a contatto e, direi quasi, alle prese col mare. È, infatti, l'Elba un'isola che non è né troppo grande né troppo piccola o, meglio, per dirla con Raffaello Brignetti, è troppo grande per essere piccola e troppo piccola per essere grande.

Delle vicende dell'Elba e dell'attività dei suoi abitanti, mancano del tutto notizie per un lungo arco di tempo comprendente alcuni secoli successivi alla caduta dell'Impero Romano. In seguito, a partire dal VI° secolo l'Elba subì la invasione e, per un certo tempo, la dominazione dei Longobardi dapprima e, poi, dopo un intervallo di tempo del quale si ignorano le vicissitudini, dei Saraceni. Gli uni e gli altri misero a ferro e a fuoco gran parte del suo territorio e seminarono dovunque stragi e de-

vastazioni. Furono, questi, secoli bui per gli Elbani i quali non conobbero pace sino a quando, a datare dal 1000 all'incirca l'Elba non venne in possesso della Repubblica di Pisa.

Saggia, oculata e generosa fu la dominazione pisana ed assicurò agli Elbani, per circa 3 secoli sicurezza e prosperità. È stato detto, giustamente, che fu Pisa a fare dell'Elba una terra toscana e a darle quelle strutture che le hanno consentito di sopravvivere. All'ombra dello stendardo pisano, gli elbani tornarono ad essere minatori, contadini e marinai.

Costruirono, ancora, bastimenti e, secondo la loro vocazione, ripresero le vie del mare dandosi a tessere una vasta e fitta rete di traffici con ritmo sempre crescente. Ripresero a trasportare, coi loro bastimenti, i minerali dei loro monti e i vini dei loro vigneti.

Anche a riguardo della marineria velica si può, dunque, datare dal 1000 all'incirca, dopo l'intermezzo dei secoli bui, la sua fiorita o, per meglio dire, la sua rifiorita la quale, più o meno rigogliosa attraverso mutevoli vicende, durerà fino ad epoca recentissima ossia fino a quando la vela non sarà definitivamente soppiantata dalla macchina a vapore.

Naturalmente, la prosperità della marineria velica elbana non sarà sempre né incontrastata né ininterrotta. Di quando in quando, infatti, presenterà soluzioni di continuo ed intervalli che saranno, talvolta, di notevole ampiezza allorché si troverà ad essere ostacolata e, talora, addirittura obliterata da vicissitudini politiche specialmente guerresche (come, ad es. dalla lunga e rovinosa contesa franco-spagnola svoltasi durante il sec. XVI): vicissitudini durante le quali il territorio elbano sarà, non di rado, teatro di guerra e gli Elbani conosceranno le miserie e il danno che sogliono portare con sé la guerra in genere e le invasioni e le liberazioni da parte di eserciti stranieri in ispecie.

Di tanto in tanto, gli elbani erano costretti a lasciare la zappa e il piccone e "il navigante remo" per difendersi dalle scorrerie e dalle incursioni di corsari e di pirati d'ogni razza e d'ogni risma. I più devastatori erano i Barbareschi, i quali, sotto la guida di capi audaci e crudeli (taluni dei quali come Ariadeno Barbarossa e Dragut sono rimasti tristemente famosi) scorrevano la costa della Penisola e delle Isole Italiane, spingendosi fin nell'Alto Tirreno e ponevano a terra orde di uomini feroci che mettevano a ferro e a fuoco i territori, devastando, uccidendo, sac-

cheggiano e, spesso, prelevando persone d'ambo i sessi che venivano ridotte in condizione di schiavitù. Ad es., nel 1387 (dice il Ninci) "Vennero 9 legni di Mori insino all'Elba, terra de' Pisani... e, qui, presero alcuni legni di Cristiani carichi di mercanzie e li trassero in Saracenia".

Le incursioni barbaresche si rinnovarono con una certa frequenza e, spesso, si appunteranno, devastatrici, sull'Elba fino ad epoca assai tarda. L'ultima incursione sull'isola d'Elba si verificherà, infatti, nel 1815 ma, questa volta, i corsari messi a terra alla Cala della Cotaccia e al Capo di S. Andrea, nel territorio marcianese, saranno ributtati in mare con gravissime perdite mentre una galeotta avventuratasi nelle acque di Longone sarà catturata da quel presidio con i suoi 23 uomini di equipaggio.

Tuttavia, le ferite, talvolta assai gravi, che venivano via via inferte da vicende guerresche e da scorrerie piratesche, si rimarginavano di volta in volta e la fiorita di questa viva e vitale marineria elbana riprendeva.

Si può affermare, senz'altro, che ogni secolo conta periodi nei quali la marineria elbana è presente e fiorente.

Una punta di particolare prosperità si registra nel secolo XV°. Enea Silvio Piccolomini (che fu Papa col nome di Pio II) tessendo, nelle sue "Storie" l'elogio di Emanuele Appiani, assunto alla signoria di Piombino nel 1451, dice che questo Principe accordò franchigie e privilegi a quei mercanti che avessero tenuto vivo il commercio nei suoi domini. Ed aggiunge che, in queste condizioni, prosperarono i traffici degli Isolani dell'Elba i cui bastimenti si spingevano sin negli ultimi scali del levante e su tutte le coste mediterranee dell'Africa. Un sì alto grado di sviluppo avevano assunto quei traffici da suscitare l'invidia di altri popoli rivieraschi i quali fecero tutto il possibile per danneggiarli suscitando contro gli Elbani, mediante denunce calunniose, l'ostilità del Bey di Tunisi.

Nel sec. XVI, tanto era florido il traffico marittimo nell'Alto Tirreno, specialmente per merito degli Elbani, che il Duca di Firenze, Cosimo de' Medici, per tenere purgate dalle infezioni le coste toscane, e specialmente quel tratto di mare che si estende da Livorno all'Isola d'Elba, volle istituire, in aggiunta alle galere pagate dallo Stato, un ordine militare simile a quello, estinto, dei templari che dovesse tener lontani i Barbareschi dalle coste toscane. A quest'ordine, intitolato a S. Stefano, il Duca pensò dapprima di dare, come sede, la città di Portoferraio ma, poi, sem-

brandogli troppo angusto il territorio che possedeva nell'Elba, finì con scegliere la città di Pisa. Come è noto, apparteneva al Duca di Firenze la città di Portoferraio col territorio circostante per un raggio di 2 miglia; mentre il restante territorio dell'Isola apparteneva allo Stato di Piombino. A partire, poi, dal 1603, allorché gli Spagnoli eressero la Fortezza di Longone e vi si installarono, il territorio dell'Elba restò diviso come la Gallia di Cesare, in partes tres. Di quella parte dell'Isola che apparteneva allo Stato di Piombino, nel 1596, fu dichiarato capoluogo il paese di Rio "in riguardo ad essere, questo luogo, il più popoloso e, (grazie ai suoi traffici marittimi) il più commerciante dell'Elba".

Nel 1787, il Granduca di Toscana, Pietro Leopoldo, emanò disposizioni intese ad accrescere e a migliorare i traffici del porto di Portoferraio e, fra l'altro ordinò la erezione di un faro da erigersi sul Forte Stella: luogo ritenuto il più opportuno ed il più comodo per mostrare la via sicura del porto ai naviganti che veleggiassero sui mari settentrionali dell'Elba.

Nel 1787, si distinse la marineria longonese allorquando un Corpo di Spedizione francese, sbarcato nell'Isola, se ne impossessò eccezion fatta per la Piazza di Longone che era dominio del Reame di Napoli e che fu cinta d'assedio. In questa circostanza, feluche longonesi, mobilitate per assicurare l'approvvigionamento della Piazza, si portavano alla Marina di Campo a procacciare vino, bestiame da macello e altre derrate che, al ritorno, venivano sbarcate sulla spiaggia di Barbarossa sottostante alla Fortezza. Nel corso di queste operazioni che si svolgevano in tempo di notte, miracoli di bravura compirono i marinari longonesi per eludere le maglie del blocco navale francese e, quasi sempre, con successo. Non arrise la fortuna al Catalani, longonese, il cui bastimento, carico di vino, fu sorpreso, nel viaggio di rientro, al largo di Lacona e depredato da corsari francesi.

Un breve periodo di eccezionale prestigio attraversò la marineria elbana durante l'effimero Regno Napoleonico: sia perché Napoleone aveva dettato norme di diritto marittimo il cui insieme costituiva un perfetto codice della marina mercantile sia perché la bandiera elbana dalle tre api d'oro su diagonale rossa in campo bianco - cinta dall'alone di gloria che ancora circondava il nome di Napoleone, benché decaduto dalla pas-

sata grandezza - divenne, in breve, la più rispettata del Mediterraneo: a tal segno che i Barbareschi, che erano soliti non rispettarne alcuna, nutrivano per essa un vero culto, sì che non era infrequente il caso che facessero regalie ai capitani che la inalberavano sui loro bastimenti.

È noto che Napoleone, per difendere gli Elbani dalle scorrerie dei pirati che, tuttora, infestavano il Mediterraneo, nonché per tutelare la sua persona da incursioni o aggressioni comunque ostili, dotò il suo Regno di una minuscola marina militare che contava una diecina di bastimenti con un centinaio di marinai tratti, prevalentemente, dall'elemento locale.

Quanto alle navi, Napoleone le aveva trovate quasi tutte all'Elba come, ad es., la speronara *La Carolina* e le due feluche *L'Ape* e *La Mosca* che la Legion d'Onore teneva per sorvegliare le coste dell'Isola e, soprattutto, per impedire i furti del minerale di ferro accumulato sui pontili in vista dell'imbarco. Allorquando, poi, volle aumentare di qualche unità questa piccola flotta, Napoleone affidò la costruzione del primo, fra i nuovi bastimenti, al maestro d'ascia Carnevali, di Marciana Marina, che era, in allora, reputato il più valente costruttore di natanti dell'Isola d'Elba.

È noto che Napoleone concepì il progetto di ripopolare l'Isola di Pianosa per renderla a cultura e per munirla di valide difese. Come sempre, egli volle rendersi conto di persona delle cose e vedere l'isola con i propri occhi. E, così, nel giorno dell'Ascensione, 19 Maggio 1814, partì da Marina di Campo, sulla speronara *La Carolina*, della quale aveva il comando il Cav. Francesco Galanti, che era "un anziano e onorato marinaio di Marciana Marina". Il viaggio non fu felice: il mare, a metà canale, cominciò a farsi minaccioso sì da mettere in serio pericolo il fragile legno. Sembra che, ad un certo punto, il Galanti, consapevole delle sue responsabilità, abbia prospettato all'Imperatore la impossibilità di andare avanti e la opportunità di ritornare alla spiaggia di partenza. Al che Napoleone avrebbe risposto: "Impossibile? - non vedo questa impossibilità - andate avanti!". In ogni modo, grazie alla bravura marinaresca del Galanti, la piccola spedizione riuscì a giungere, indenne, sulla spiaggia dell'Isola di Pianosa, dopo la agitata e perigliosa navigazione.

Nel febbraio 1815, Napoleone dette l'avvio ai preparativi per la eva-

sione dall'Isola, essendo insufficiente il naviglio di cui disponeva, incaricò il Ten. Col. Giacomo Mellini di trovare due velieri riesi fra i migliori disponibili, intendendosi con l'amministratore della miniera, Pons de l'Herault, per noleggiarli. L'evasione ebbe inizio nella tarda serata del 26 febbraio. Allorché Napoleone pose piede sulla tolda dell'*Inconstant*, un colpo di cannone dette il segnale della partenza. Il tempo era calmo e sereno e la luna stava per spuntare dietro i monti centrali dell'Elba, mentre la piccola flottiglia, divisa in 3 gruppi, si andava allontanando dall'Isola. Procedeva in testa il gruppo dei bastimenti riesi al comando del Ten. Col. Mellini. Ed aveva, così, fine il breve ma non inglorioso, Regno dell'Elba. Dopo Waterloo, si determinò, all'Elba, uno stato caotico di confusione politica. Infatti una guarnigione francese comandata dal Gen. Dalesme, continuava a tenere Portoferraio di cui si manteneva in possesso nonostante la caduta e la prigionia di Napoleone. Non pochi fautori del Bonaparte, agitatori e speculatori si annidavano nella città e aderivano al comportamento del Presidio, mentre, dai porti dell'Isola, profittando della carenza, pressoché totale, dei pubblici poteri e della confusione politica, uscivano navi corsare ad infestare la navigazione mercantile.

Un rapporto del Buon Governo afferma che l'Elba armò non meno di 15 corsari che andavano addosso a tutte le bandiere. Mentre gli inglesi si limitavano a predare le navi francesi e le navi corsare, gli Elbani rispettavano soltanto le navi che battevano bandiera ottomana o americana. A Livorno, si ebbe, per un momento, l'idea di sequestrare i capitali di commercianti di Portoferraio affidati a mercanti livornesi: ma il Governatore, Francesco Spannocchi Piccolomini, più saggiamente, si contentò di spedire parlamentari a Portoferraio per trattare il riscatto delle prede. Dopo la caduta di Napoleone, in Toscana, fu, quasi del tutto, dismessa la Marina Militare. Il che fece sì che scemasse di considerazione anche la bandiera commerciale toscana -non senza riflesso negativo sulla marineria elbana- perché, ovviamente, i noleggiatori marittimi preferivano valersi delle patenti di quegli Stati che avevano forza per proteggerli e per vendicare gli affronti occorrendo.

Una gagliarda ripresa della marineria toscana, che non mancò di ripercuotersi favorevolmente su quella elbana, si verificò sotto il Grandu-

cato di Leopoldo II, il quale teneva in gran conto la marineria elbana - tanto che, con suo decreto 8 Agosto 1841, autorizzò gli armatori elbani a fregiare la bandiera che inalberavano sui loro bastimenti con le api d'oro napoleoniche. In questa occasione, si svolse una cerimonia alla quale intervennero lo stesso Granduca e la figlia Augusta Ferdinanda, giunti a Portoferraio su una goletta riese comandata dal Capitano Scappini.

Nel suo "Dizionario storico, fisico e geografico della Toscana", edito a Firenze nel 1839, Emanuele Repetti calcola in oltre 200 i bastimenti che contava, in quel tempo, la flotta elbana ed aggiunge, testualmente, che la maggior parte di questi bastimenti "sogliono costruirsi nel piccolo cantiere della Marina di Marciana i cui abitanti sono quasi tutti attivi, coraggiosi ed esperti marinai". Difatti, aggiunge ancora l'Autore, "la Marina di Marciana è un paese marino", dato che ritrae profitto, pressoché esclusivamente, dalla pesca, dalla navigazione e dalla costruzione dei bastimenti: attività "che danno modo di campare la vita al popolo marciinese." In quel tempo, le gondole empivano di velame la spiaggia marciinese come un cantiere all'aperto nel quale ribollivano le peci.

Anche la Marina di Rio era "paese marino". A giusto titolo, pertanto, e non senza una punta di amarezza, scriveva, nel 1920, il Prof. Rabajoli, riese e amante appassionato delle vele elbane: "Chi sa oggi, fra i giovani, che alla Marina di Rio, sotto alle 'Viste', si costruivano, da maestri d'ascia riesi, magnifici bastimenti che, comandati ed equipaggiati da gente riese, portarono trionfalmente sul Mar Nero, sull'Oceano Atlantico sino al Rio della Plata, il nome del nostro piccolo ma audace Paese?"

La rada di Rio Marina, ampia e luminosa, appariva, in quel tempo, tutto uno sfarfallio di vele grandi e piccole, da quelle dei lacconi a quelle delle tartane, da quelle dei brigantini a quelle delle golette, pronte a lanciarsi nelle lontananze azzurre dell'Oceano.

Nel 1855, secondo una statistica ufficiale edita dal Governo Toscano, la flotta elbana contava 236 bastimenti -fra quadri e latini- stazzanti 11.757 tonn. con 1170 marinari: ciò rappresentava oltre il 20% della intera flotta mercantile toscana.

L'Armamento velico elbano aveva un carattere nettamente individualistico. Infatti tutti i suoi bastimenti, in tutti i tipi di armatura -tartane, lacconi, gondole, cutters (o, per dirla all'isolana, còteri), schooners,

golette, brigantini, barchi-bestia etc..- appartenevano a persone singole oppure a poche famiglie. I capitani erano, talora, interessati a traffici commerciali ma, più spesso, le figure di capitano e di armatore si confondevano nella stessa persona. Spesso, c'erano a bordo due capitani: uno "di sacchetta" che era il pratico e uno di "bandiera" che era il patentato. Esclusivamente isolani erano gli equipaggi. Era uso assai invalso che le mogli dei capitani navigassero alla vela coi rispettivi mariti anche in viaggi transoceanici.

Bastimenti elbani, partendo da Genova, attraversavano l'Oceano Atlantico verso i porti dell'America del Sud e rientravano con carichi di cereali imbarcati, per lo più, nei porti argentini; oppure risalivano l'Oceano verso i porti britannici donde ritornavano con carichi di carbon fossile; oppure andavano nel Mar Nero a caricare grani a Odessa; oppure, svolgendo traffici, frequentavano i porti del Mediterraneo e, specialmente quelli della Francia e della Spagna. Taluni capitani, specialmente marcianesi, trafficavano in proprio trasportando mercanzie generali. I bastimenti riesi di maggior tonnellaggio avevano base nella rada di Longone mentre quelli marcianesi svernavano solitamente a Portoferraio e subivano le necessarie riparazioni alle attrezzature di bordo e agli scafi.

Una notevole aliquota dei bastimenti riesi era adibita al trasporto del minerale. "I Riesi, abili e coraggiosi marinari" - è stato scritto - "hanno sempre trasportato coi loro bastimenti, il minerale dei loro monti." La maggior parte del minerale elbano, finché mancò in Italia una grande industria siderurgica, veniva esportato all'estero.

Con la costruzione degli Alti Forni di Portoferraio e la coeva organizzazione della siderurgia italiana, il minerale venne indirizzato agli stabilimenti italiani fra i quali quello di Portoferraio, alla vigilia della 2^a guerra mondiale, ne assorbiva 1/3. Orbene, da uno stato del minerale esportato dalla miniera di Rio sopra bastimenti, riesi e non riesi, dal 1752 al 1852, risulta che i bastimenti riesi ne esportarono 3 volte di più dei non riesi. Una statistica edita a cura dell'Amm/ne Cointeressata, relativamente al periodo 1 luglio 1871 / 30 Giugno 1877, risulta che, durante il periodo stesso caricarono minerale 7.813 bastimenti fra i quali 6.074 appartenevano al Circondario di Rio con una percentuale, pertanto, del 78%. E tale e tanta era, in allora, l'attività marinara ed armatoria-

le riese che in Rio Marina, nel 1884, sorse la "Mutua Assicurazione Marittima" per iniziativa di Pilade del Buono, che era capitano del brigantino *Arturo* e che ne fu, per vario tempo, il Segretario Generale.

Rilevanti cespiti ritraeva anche, la Marineria Elbana, dal trasporto del vino elbano e del sale marino. Ordinate dal Granduca Ferdinando II° (1739-1765), le saline di Portoferraio, furono in atto fino al 1900. Un rapporto del Governatore Vincenzo Coresi del Bruno così ne parla: "Entro l'insenatura di Portoferraio, vi sono 4 luoghi sul lido del mare ove con studio particolare vi si fa il sale... cavato dall'acqua del mare ed in tanta abbondanza che si tramanda per barche cariche in terraferma al porto di Livorno".

Sono tuttora vivi, nel ricordo, i più prestigiosi fra i capitani riesi e marcianesi, i cui nomi, a volerli indicare tutti, costituirebbero un elenco interminabile. Tuttavia, taluni di essi debbono essere, necessariamente, menzionati.

Ricorderò, pertanto:

Desiderio Tonietti, di Rio Marina, che cominciò a navigare a 12 anni allorché si imbarcò sul veliero *Stella d'Italia*, veleggiante, al comando di Tonietti padre, verso la Patagonia.

Fulvio Cignoni, parimenti di Rio Marina, il quale dai barchi riesi di cabotaggio, passò al comando di velieri transoceanici e, da questi, a vapori transatlantici come il *Conte Rosso*.

Carlo Giannoni, che fu sindaco di Rio Marina e, nel 1912, pose la prima pietra del porto di Rio Marina. In questa circostanza fu posto in evidenza lo stretto rapporto che, sempre, è interceduto fra la prosperità del paese di Rio Marina e l'intensità dei suoi traffici marittimi.

Fra i capitani marcianesi, io stesso ho il ricordo vivissimo di splendide figure di uomini di mare: dei Carradini, dei Brignetti, dei Balestrini, dei Murzi, dei Pisani. Un commosso ricordo merita il capitano Dario Amabile Gasperini, da Portoferraio, al quale fu concessa la medaglia d'oro al valore di marina avendo, egli, nella notte del 9 dicembre 1882, dopo il naufragio del brigantino-goletta *Amabile Ida* di cui era al comando, salvato con manifesto pericolo della vita e, imperversando un violentissimo temporale, 9 marinai del brigantino-goletta *La Stella*, naufragato, anch'esso alla distanza di una ventina di miglia da Marsiglia. Purtroppo

il capitano Gasperini doveva perire una decina di anni dopo, in conseguenza del naufragio della tartana *La Luna*, della quale era al comando, naufragio avvenuto il 31 gennaio 1891 al largo di Antignano di Livorno.

Merita del pari di essere ricordato l'eroico capitano Rabajoli Luigi, di Rio Marina, il quale, in seguito al naufragio del suo veliero, *La Simpatia*, nuotò a lungo portandosi sulle spalle un giovane marinaio inesperto del nuoto, nel tentativo disperato di portarlo a salvamento. Purtroppo, il tentativo non ebbe esito felice perché il povero giovane, ad un tratto, venne meno, vinto dall'assideramento e dallo choc ed, insensibilmente, senza che il soccorritore se ne rendesse conto, scivolò via e si perse nella immensità del mare.

Occorre, altresì, ricordare che Elbano Gasperi, il leggendario artigliere di Curtatone, dopoché ebbe lasciato la milizia, fu uomo di mare ed ebbe il comando di velieri. Di questa fase della sua vita, è notissimo l'episodio occorsogli, mentre percorreva lo stretto di Messina, al comando di un veliero che inalberava il tricolore italiano. Eravamo nel 1859 e lo stretto era, ancora, vigilato dai forti borbonici che fecero al Gasperi ingiunzione di abbassare quella bandiera, ingiunzione che, naturalmente, rimase senza effetto. Allora, il bastimento fu preso a cannonate, ma il Gasperi replicò con un gesto tipico, alzando il braccio sinistro a pugno chiuso e agitandolo leggermente, con l'aiuto della mano destra poggiata in corrispondenza del gomito, mentre la nave continuava il suo cammino.

Menzionerò, infine, il Capitano Alessandro Badaracchi, da San Piero in Campo, il quale si arruolò con i Mille di Garibaldi ed, in più circostanze, mise a disposizione della spedizione, la sua valentia di capitano marittimo.

Correvano, dunque, su tutti i mari, questi marinari elbani, e conducevano una vita durissima fatta di sacrificio, di fatiche, di rinunce e di rischio. Di tanto in tanto, qualche bastimento faceva naufragio e scompariva nel mare, vinto dalla procella: ed, allora, gli uomini, talvolta, si salvavano sulle scialuppe attraverso un'odissea di sofferenze e di stenti indicibili. Ma, talaltra, perivano con la nave portando con sé il rimpianto del paese lontano e, non di rado, il rammarico di lasciare famiglie nello squallore della miseria. Erano uomini che la lotta diuturna col mare

rendeva rudi, taciturni, ruvidi e scontrosi ma, sotto la scabra corteccia, essi nutrivano, nei loro cuori, sentimenti di una bontà e di una generosità che non conoscevano limiti.

Non si può senza commozione rievocare il rito del saluto alla bandiera che gli equipaggi riesi, veleggiando verso ponente o verso levante, facevano a Santa Caterina, prima di lasciare il Canale e prendere la rotta del loro viaggio. Al largo della secca di Santa Caterina fra l'Isola di Palmi e il Capo Pero, è visibile il piccolo Santuario posto su una collina, in località Grassera, fra Rio Marina e Rio Elba. E, di là, ogni equipaggio, messa la prora al vento, schierato sulla tolda, coi berretti in mano e la bandiera al picco, salutava la Santa e invocava da Lei aiuto e protezione. Par di vederli questi uomini semplici, un po' rozzi, nell'atto in cui compivano questo rito suggestivo dal significato profondo. Avevano i volti tesi e, certamente, si sentivano stringere i cuori alla vista ultima della chiesina che biancheggiava nel sole, mentre essi stavano per intraprendere il lungo viaggio che, talvolta, era senza ritorno ma che, sempre, era periglioso.

Non senza commozione si possono rivedere quegli ex-voto che, fittamente, ricoprono le pareti dei più venerati Santuari elbani, da Santa Caterina alla Chiesa del Padre Eterno, alla Madonna del Monte di Marciana. Li portavano i marinari a pubblica attestazione della loro riconoscenza verso la Madonna o una Santa che li aveva salvati dal naufragio allora che la bufera infieriva e pareva incontenibile mentre sembrava che venisse meno anche la speranza. Sono, talvolta, costituiti, questi ex-voto, da minuscoli bastimenti - muniti di vele e di sartame - che volevano essere il fac-simile di quelli scampati alla tempesta e che rappresentano un'opera fatta di infinito amore e di infinita pazienza. Ma, più spesso, sono quadri nei quali si manifesta un'arte semplice e un po' rozza ma genuinamente popolare ed alita un senso di religiosità elementare ma pura e profonda. Raffigurano mari tempestosi, squassati da marosi giganteschi increstati paurosamente di spuma, sotto cieli solcati dalle folgori. Sulle tolde dei bastimenti, i marinari, inginocchiati o prostrati, volgono lo sguardo al cielo dove, tuttavia, attraverso uno squarcio fra le nuvole, si mostrano, circonfuse da un alone di luce, la Madonna o la Santa, salvatrici e dispensatrici di grazie. Da questi ex-voto, che fanno

testimonianza di bufere superate sotto tutte le latitudini, dal Mar Nero al Golfo del Leone, dalla Manica al Golfo di Biscaglia e all'Oceano Atlantico, si potrebbe, quasi, ricostruire la storia meravigliosa della marineria velica elbana. Oggi questi Santuari sono avvolti dal silenzio e più non ricevono l'omaggio degli ex-voto. I piccoli bastimenti e i quadri si vanno ricoprendo di polvere e sono rosi dall'usura del tempo. Ed il nostro mare è deserto di vele.

In verità, la flotta velica elbana, benché sulla fine del secolo contasse ancora circa 200 velieri cominciava a dare segni visibili di decadenza come quella che, essendo ormai tecnicamente superata, aveva bisogno di essere trasformata e rinnovata. Era una decadenza latente sin dal lontano 1816 allorché, nella rada di Portoferraio, aveva gettato l'ancora una nave azionata dalla prima rudimentale macchina a vapore. Poi, a datare dai primi di questo secolo, questa decadenza si era andata progressivamente accentuando via via che la macchina a vapore prendeva il sopravvento sulla vela con prevalenza sempre crescente. Nel 1931, ad es., secondo una tabella ufficiale relativa al traffico del porto di Portoferraio, il complesso delle merci sbarcate da velieri fu appena tonn. 13.466 in confronto a tonn. 635.653 di merci sbarcate da piroscafi, mentre le merci imbarcate su velieri ammontarono a tonn. 26.618 in confronto a tonn. 162.000 di merci imbarcate su piroscafi.

Inoltre, mentre altrove le imprese industriali e commerciali tendevano ad assumere forma collettiva sotto la specie delle società commerciali, specialmente per azioni, richiamando ingenti masse di capitali, l'armamento elbano continuava a restare tenacemente individualistico, incapace di derogare da quella che era stata la sua inveterata tradizione. Due tentativi di costituzione di società di navigazione a vela - "La Cooperativa Marinara" a Rio Marina e la "Anonima di Navigazione" a Marciana Marina - tentativi effettuati sugli anni '20, non andarono al di là delle ottime intenzioni e della redazione dei rispettivi statuti.

D'altra parte, l'armamento velico elbano non fu mai sorretto né da parte del Governo Toscano né da parte dei Governi dell'Italia unita, da provvidenze atte a incoraggiare e a facilitare la trasformazione e il rinnovamento di questa flotta velica la cui decadenza diventò, così, irreversibile fino alla sua pratica estinzione.

Nel 2° dopo-guerra, difatti, fino agli anni 1957/58, i velieri elbani, in numero ridottissimo e in gran parte meccanizzati, si erano ridotti a svolgere un servizio di corriere trasportando merci varie fra Piombino e Portoferraio e materiale laterizio da Vada. Oggi, sono iscritti al Compartimento M/mo di Portoferraio 5 motovelieri, stazzanti dalle 30 alle 50 tonn. che trasportano sabbia estratta dal fondo del mare per l'industria edilizia.

Quanto ai marinari ai quali la gloriosa tradizione e la lunga pratica avevano conferito un'autentica vocazione marinara, si sono dispersi "un po' dovunque sui mercantili, sulle petroliere, sui pescherecci e sui transatlantici in giro per il mondo".

Si deve, dunque, prendere atto che la marineria velica elbana si è ormai estinta, sono scomparse dal nostro mare le vele, "le vele" (come scriveva Luigi Berti, poeta riese non dimenticabile) "pascolanti sulle vie allucinanti del mare, le belle vele nomadi dalle spalle larghe e quadrate e la vita ben tagliata, le belle vele che vibrano sulle gambe sottili dei canapi".

Epperò, anche la storia della marineria velica elbana è finita: questa storia che io ho cercato di esporre in sintesi breve e nella cui esposizione, forse, l'entusiasmo mi ha, talvolta, preso la mano. È, difatti, una storia meravigliosa. Da essa, emergono capacità, valentia, coraggio, audacia e, talora, eroismo. Queste doti, io credo, non si sono spente del tutto negli Elbani, i quali sono tuttora ardentemente appassionati per tutto ciò che abbia attinenza col mare e, dopo tutto, sono i figli legittimi di quegli uomini che, in passato, hanno tanto prestigiosamente solcato tutti i mari d'Europa e d'America. Queste doti, pertanto, io credo, costituiscono per gli elbani un'arra sicura per il loro avvenire.

Questa conferenza, tenuta nella sala dell'EVE nel Novembre del 1973 fu poi pubblicata sul "Corriere Elbano" nei numeri 31 e 32 dello stesso anno.

TESEI E GLI ALTRI EROI DELL'ASSALTO A MALTA

Passata la crisi, provocata dagli insuccessi dei "maiali" in Egitto e a Gibilterra, durante l'estate del 1941, a Roma, a Supermarina vennero ridiscussi i progetti di uno spettacolare attacco a Malta con i "barchini esplosivi", già usati felicemente contro la baia di Suda, nell'isola di Creta, nel marzo di quello stesso anno. Soddisfazione, perciò, fra gli uomini dei mezzi d'assalto, in genere, per il "colpo d'orgoglio" da sferrare contro una delle basi nemiche ritenute assolutamente inviolabili, non condivisa del tutto, però, da quelli di Bocca di Serchio quando furono informati che, dall'operazione, sarebbero stati esclusi i "maiali".

Teseo Tesei, allora, quale portavoce degli assaltatori con i "siluri a lenta corsa", intervenne e tanto fece e tanto insistette che i superiori si trovarono quasi costretti a cambiare decisione e a modificare i loro piani. Sì, quindi, ai "maiali", e soddisfazione di Teseo Tesei che, fin dai primi giorni di guerra, aveva progettato e suggerito gli attacchi simultanei a Malta, Gibilterra e Alessandria, i siti dove la flotta inglese si sentiva più sicura.

Per Tesei, comunque, era rimasto un altro motivo di leggero rammarico e cioè l'impossibilità, da parte dell'amico Elios Toschi, inventore con lui dei "siluri a lenta corsa" di partecipare a quell'azione, tanto sognata, perché prigioniero in India dopo l'affondamento del sommergibile *Gondar*. Proprio in quei giorni, a migliaia di chilometri di distanza, Toschi viveva un'altra appassionante avventura: l'ennesima, rocambolesca fuga dal campo di prigionia indiano nel quale era rinchiuso. Un'avventura terminata dopo mille peripezie nell'isola di Diu, possedimento portoghese sulla quale Toschi e il suo compagno di fuga, un sottotenente di fanteria certo Anastasio fuggiti dal campo inglese ai piedi dell'Himalaya, giunsero di notte, con una barca. Furono accolti e ospitati in una ridente villetta sul mare, ma Elios Toschi avrebbe voluto scappare

anche di là e tornarsene dagli amici di Bocca di Serchio: l'armistizio dell'8 settembre fu l'amen delle sue arditissime fughe.

In patria, intanto, procedeva la preparazione del colpo contro il porto fortificato di La Valletta che i tecnici militari di tutto il mondo consideravano inviolabile come Gibilterra. Soltanto che a Gibilterra gli assaltatori, con Birindelli in testa, erano penetrati e se l'operazione non aveva avuto il successo sperato, la colpa non era stata certamente degli uomini ma dei mezzi meccanici di cui disponevano.

Com'erano le fortificazioni portuali di Malta? Mistero. Si sapeva soltanto, e con molta approssimazione, che nel "Grand Harbour", vale a dire nel "porto grande", gli inglesi avevano rinforzato le ostruzioni e moltiplicato gli sbarramenti. A Malta, non avevamo informatori. Anche sui dispositivi d'allarme e sulla consistenza delle difese attive non si sapeva nulla. In aggiunta, l'imboccatura del porto era stretta e difficoltosa per chi volesse attaccare la rada, le coste, poi, erano piene di caverne. Data l'esistenza di tanti "misteri", un attacco a Malta avrebbe provocato una tale risonanza fra i belligeranti, da smentire i tecnici militari di ogni nazione. Tesei, fra l'altro diceva: "Occorre che tutto il mondo sappia che ci sono degli italiani che si recano a Malta nella maniera più temeraria. Se affonderemo qualche nave o no, non ha importanza; quel che importa è che noi si sia capaci di saltare in aria con il nostro apparecchio sotto gli occhi del nemico, avremo così indicato ai nostri figli e alle future generazioni, a prezzo di quali sacrifici si serva il proprio ideale e per quali vie si giunga al successo...".

Da tempo il Comandante della X Mas, capitano di Fregata Vittorio Moccagatta, aveva redatto una minuziosa memoria per un attacco di "siluri a lenta corsa" e di "barchini" contro la roccaforte nemica. L'importanza strategica di Malta era fuori discussione, del resto basterebbe leggere il diario, inedito in Italia, del Maresciallo dell'Aria Sir Hugh Lloyd, che comandava l'aviazione dell'Isola, per comprendere cosa significasse la presenza di quell'avamposto britannico nel Mediterraneo. "Per i dittatori dell'Asse e per i loro Stati Maggiori - scrisse Sir Lloyd - era chiarissimo che fino a quando Malta avesse conservato il suo potere offensivo, le forze italo-tedesche, in Africa, si sarebbero mantenute colà difficilmente e qualsiasi idea di radunarvi i materiali per intraprendere una grande of-

fensiva, sarebbe rimasta nel regno delle fantasie...”.

Data l'architettura dei moli per distruggere ostruzioni ed eventuali difese, secondo Moccagatta bisognava sacrificare, a guisa di staffetta, tre o quattro motoscafi esplosivi. Come base di partenza, fu scelta Augusta dove vennero concentrati otto “barchini” del modello modificato, brillantemente collaudati all'Idroscalo di Milano. Mentre uomini e materiali si preparavano in gran segreto, i “Mas” con molta circospezione eseguivano ricognizioni per esaminare le rotte di avvicinamento e di attacco più defilate possibili. Il colpo, fissato per il novilunio di maggio, per via delle condizioni proibitive del mare venne rimandato alla nuova luna. Nel frattempo i “Mas”, avvicinatissimi al massimo alla costa, avevano individuato una trentina di riflettori e alcuni bastioni e difese sfuggiti alla ricognizione aerea. Il 28 giugno, la “forza d'assalto” lasciò Augusta per attaccare ma dovette desistere ancora una volta per la furia delle onde. L'attesa si prolungava di luna in luna; al piano originale, era stato apportato, come ritocco, la partecipazione all'assalto di due “siluri pilotati”, uno affidato a Tesei e l'altro al Tenente di Vascello Franco Costa. Uno dei “maiali” doveva aprire un varco nelle due ostruzioni, per il passaggio dei “barchini”, mentre l'altro doveva invece puntare su Marsa Muscetto e fare strage di sommergibili. Per il trasporto dei “motoscafi” esplosivi, fu scelto l'avviso veloce *Diana*, mentre i “maiali” vennero caricati su un “Mtl”, cioè un motoscafo da turismo lento.

Lo splendore della luna e l'arrivo nel “Grand Harbour” di un consistente convoglio, determinarono la decisione di attaccare nella notte fra il 25 e il 26 luglio del 1941. Gli “assaltatori” lasciarono Augusta verso il tramonto di una giornata calda e calma, con un mare che sembrava una pianura. Moccagatta e il comandante in seconda della “X Mas” guardarono il cielo e si strizzarono l'occhio. “Buona!”, disse Moccagatta. “Ottima!”, ribatté Giobbe.

Il gruppo si mise in movimento con il *Diana* al comando del Capitano di Fregata Di Mauro; i «Mas» 451 e 452, comandati dal Sottotenente di Vascello Sciolette e dal Tenente di Vascello Parodi; un motoscafo per Giobbe che doveva guidare i “barchini” fino a un chilometro dal punto di forzamento; un altro motoscafo con a bordo i «maiali» e gli otto «barchini», affidati, il primo al S. Tenente di Vascello Carlo Bosio; il secondo

al pari grado Roberto Frassetto; il terzo al S.Tenente delle Armi navali Aristide Carabelli; il quarto, al segnalatore Marchisio; il quinto al secondo Capo Vincenzo Montanari; il sesto ad Alessandro Forieri, anch'egli secondo Capo; il settimo, al secondo Capo Enrico Pedrini e l'ottavo al nocchiere Pietro Zaniboni. Moccagatta e il medico della base di Bocca di Serchio, Falcomatà, erano a bordo del Mas 452. C'era anche un nono "barchino", a disposizione del Capo di terza classe Fiorenzo Capriotti, che sarebbe dovuto intervenire in caso di attacco di navi nemiche.



— GIORGIO GIOBBE —

Per facilitare l'assalto dal mare, fu deciso di compiere, come «aperitivo», tre massicci bombardamenti aerei uno su La Valletta all'1.45 per costringere gli inglesi ad accendere i riflettori e facilitare pertanto l'avvicinamento dei "barchini"; un secondo, più pesante, più o meno un'ora dopo e un terzo a Micabba verso le 4.30 del mattino, in concomitanza con l'assalto dal mare.

Il piccolo convoglio, dopo una navigazione tranquilla, giunse nei punti prestabiliti in orario perfetto. Silenzio e quiete dappertutto e un cielo che era una invasione di stelle. Il *Diana*, depositati i "barchini", prese la strada di Capo Passero, zona d'attesa dei reduci dell'azione, mentre con Giobbe in testa, i motoscafi d'assalto si mossero per portarsi a 5 miglia dall'isola.

I "maiali" furono messi in acqua; quello di Tesei funzionava alla perfezione, quello di Costa invece non teneva l'assetto. Costa cercò frettolosamente di ripararlo. "Rinuncia - gli sussurrò Tesei - perdiamo tempo prezioso..." "Voglio venire lo stesso - disse Costa - Magari ti farò da secondo e mi tirerò dietro la testa esplosiva dell'apparecchio fino al ponte. Dopo proseguiremo insieme per la rada dei sommergibili..." "È tardi, troppo tardi - ribattè Tesei - vado solo e faccio saltare la rete del ponte. Al diavolo i sommergibili..."

Erano le 4.10. Tesei partì subito; mentre si immergeva, disse ancora a Costa: "Penso che riuscirò appena a portare il siluro sotto la rete che dovrà saltare alle 4.30 precise. Salterà, te lo assicuro. Se sarà tardi, spo-

letterò al minuto...". Significava che, pur di riuscire, Teseo si sarebbe sacrificato. Si mosse, arrivò alla ostruzione, fissò la carica, ma non si udì alcuno scoppio.

Alle 4.25 si sentì una detonazione sorda ma non si alzò alcuna colonna d'acqua. Ciò che successe a Tesei rimase un mistero e l'eroe se lo portò con sé, in fondo al mare. Nel fondale irto di rocce, sotto il ponte devastato di Sant'Elmo, fu trovata la sua maschera subacquea insieme con un brandello di carne e niente altro.

I "barchini" erano in attesa, poco distante dal viadotto e il comandante Giobbe consultava inquieto l'orologio giacché, a secondi, avrebbe dovuto dare l'ordine di attacco. Era tormentato dal pensiero di Tesei e del suo secondo Pedretti. Si domandava di continuo: "E se fossero ancora sotto le arcate a completare la loro opera?". L'alba purtroppo, era vicina e il cielo cominciava a sbiancarsi. A un tratto, Giobbe disse: "Ragazzi, attenzione. Si va. Frassetto in testa, poi Carabelli. Se il passo è ancora chiuso dall'ostruzione, la farete saltare con il barchino. Gli altri sei, con Bosio capofila, a qualche secondo di distanza si infileranno sotto il ponte. Ricordate la consegna; perché uno arrivi in porto, tutti, se necessario, dovete sacrificarvi per aprire il varco. In bocca al lupo... Andate!".

Frassetto puntò l'arcata del ponte, seguito da Carabelli. I motori dei barchini, tirati al massimo, urlavano come sirene. A cento metri dal bersaglio, Frassetto azionò il congegno di scampo e si catapultò in acqua. Il



— UNO DEI BARCHINI ESPLOSIVI ALL'ASSALTO DI MALTA —

resto del barchino filava verso l'obiettivo come una saetta. Con in mano una lampada, Frassetto indicava ai compagni la rotta. Carabelli si lanciò sotto il ponte. Si sentì un boato di tuono e si vide il pilota volare in aria con le braccia aperte. Anziché cadere in mare, sembrava che continuasse a salire in cielo. L'intera arcata del ponte crollò e bloccò definitivamente l'entrata. Quasi sicuramente erano esplose insieme le cariche di Tesei, di Frassetto e di Carabelli. L'intera costa era illuminata a giorno; i cannoni sparavano ormai senza posa. Il mare ribolliva per gli scoppi.

Il Sottotenente di vascello Bosio ordinò ai "barchini" di virare e di allontanarsi dalla zona di tiro. Uno venne immobilizzato; un altro, colpito al timone, fu fatto saltare e l'esplosione avvenne vicino a Frassetto, che si trovava sempre in acqua, e perdette i sensi. Dall'isola intanto, s'erano alzati aerei da caccia e idrovolanti i quali, in picchiata, cominciarono ad attaccare gli assaltatori. Marchisio fu ferito; Pedrini tentò un attacco disperato che però non riuscì perché il suo barchino era in pezzi. Bosio era in stato agonico. Da posizione defilata, la riserva Capriotti aspettava l'alba per un ultimo assalto.

Una fitta sciarpa di fumo artificiale nascondeva la costa. Appena la fumana si diradò, Capriotti si guardò attorno per raccogliere qualche mezzo superstite, ma quando si rese conto di essere solo, partì alla disperata. Per ingannare il nemico, si finse ferito e giunse fino in prossimità del ponte; visto però che non poteva passare e gli inglesi avevano ripreso a sparare a zero, decise di distruggere il proprio "barchino".

Al largo, da bordo di un Mas, Giobbe e gli altri avevano seguito le varie fasi di quello sfortunato assalto. Inseguiti e martellati dagli aerei, i mezzi veloci fecero rotta verso casa. Il Mas 452 fu subito colpito e il Comandante Moccagatta morì per primo; dopo, toccò a Giobbe, a Falcomata, al sottocapo Montanari, a Costantini, a Zocchi, a Parodi e a un marinaio. Il "Mas", più volte colpito galleggiava appena. Dell'equipaggio, si salvarono in undici.

Il Mas 451 iniziò un serrato duello con la caccia nemica e abbatté un "Hurricane", ma una raffica di mitragliatrice ne fece un rogo. Quattro marinai ci lasciarono la vita, gli altri nove si gettarono in acqua e vennero catturati da una nave inglese. L'intervento di una decina di nostri "Macchi" che, coraggiosamente, ingaggiarono combattimento con

una trentina di "Hurricane" trasferì la battaglia in cielo.

Sul mare, ritornato silenzioso, dondolava, semisommerso, il Mas 452, carico di morti. Malta, una pagina nera; fallita l'impresa e perduti gli uomini migliori dei mezzi d'assalto...

Luigi Romersa

"il Giornale" 19 Aprile 1999

ILARIO ZAMBELLI

STRALCI DI PUBBLICAZIONI

Da: *La via di Ilario*, di ERCOLE SPECOS.

“Il Ponte”, gennaio 1963.

Riportato su “Corriere Elbano” del 10 aprile 1969.

...La famiglia (da Rio) si trasferì a Portoferraio, il capoluogo, dove Ilario conseguì la licenza della scuola tecnica, la sola scuola superiore dell'isola a quel tempo. Avrebbe voluto continuare gli studi, ma mancavano i mezzi per mantenerlo in continente e si dovette accontentare di studiare telegrafia entrando come applicato nell'ufficio postale di Portoferraio e passando successivamente a Livorno, deciso a far carriera. Ma era incominciata da un pezzo l'“era fascista” e non avendo né volendo la tessera del fascio, si vedeva continuamente respinte le sue domande di avanzamento o di conferma al posto in cui aveva dato buona prova della sua capacità. Non cedeva però a chi gli consigliava di chiedere la “tessera”, quel pezzo di carta che sdegnava persino di vedere come era fatto...

In quel periodo era attraccata a Portoferraio la nave che aveva portato all'Elba il cosiddetto duce e Ilario cedette alla curiosità di vederlo e di sentirlo, poiché il giornale dell'isola aveva scritto che in esso si “potenziava in una dinamica cerebrale l'espressione di una razza e di un'epoca”. A quell'unico era stato eretto un palco dal quale egli, in mezzo al suo contorno che lo faceva maggiormente risaltare con la sua immobile e china sottomissione, girava gli occhi socchiusi per non accecare chi avesse osato fissarlo, sulla folla adunata, secondo gli ordini dei capi, in file simmetriche.

...Ci fu il saluto del gerarca locale, poi l'applauso, durante il quale quel genio dell'epoca e della razza aveva tenuto alta e all'indietro, a for-

mare una sola linea col collo, la testona rasata e aveva allungato a becco di papero le labbra, e finalmente esplose, incredibilmente vibrante per tutto il golfo e per le alture, la frase: "Elba napoleonica e ferrigna". No, questa Ilario non se l'aspettava: era una scoperta strabiliante, poiché l'Elba sino ad allora non aveva mai saputo d'essere prima napoleonica che ferrigna...

...Forse allora decise che non conveniva scrivere, ma fare qualcosa per abbattere la dittatura. Si chiuse sempre più nella sua serietà ideando piani di cospirazione che svanivano però come sogni ogni volta che si guardava intorno: non era purtroppo il momento; e qualche volta, guardando da un punto la Corsica, pensava di raggiungere gli antifascisti all'estero. La madre era preoccupata dal mutismo del figlio e faceva scrivere dai pezzi grossi locali ad altri pezzi grossi più in alto, per tentare di aprire una via a Ilario, ma la risposta era sempre quella: "non si può far nulla perché non risulta iscritto al partito nazionale fascista".

...Ilario si trovò in servizio come militare di marina, divenendo semaforista col grado di sergente; ma dopo il congedo si ritrovò ancora al punto di prima: nessun impiego in vista proprio per quel requisito della tessera che si ostinava a non chiedere, che respingeva con sdegno. Ma fu richiamato in marina per la guerra, fece un periodo di servizio nei semafori dell'Elba e in ultimo fu scelto per lavorare al Ministero della Marina a Roma dove restò fino all'8 settembre del 1943...

...entrò subito nel Fronte clandestino, ottenendo col grado di sottotenente il comando d'un reparto di partigiani. Era arrivato dove da anni lo spingevano le sue idee, era finalmente a Roma a lottare per la libertà che appariva tanto bella a suo nonno, ma che chiedeva sempre vite da sacrificare...

C'era però chi lo spiava; e cadde presto in un'imboscata dei fascisti: questi lo condussero alla caserma Mussolini, lo torturarono, lo percossero, gridandogli ad ogni colpo: "Sputa tutto, traditore!". Ilario restò sempre muto, con la bocca talmente chiusa che non gli usciva nemmeno il sangue, finché gli aguzzini col loro solito gusto macabro, inscenarono una finta fucilazione, dopo di che, ancora legato e sanguinante, lo consegnarono ai tedeschi...

(Lo portarono) a via Tasso in una stanza, forse un antro, in cui in-

travide oggetti e arnesi strani, cose che facevano pensare a un laboratorio e a un gabinetto operatorio: lì le torture sarebbero state più raffinate, scientifiche, senza gesti buffoneschi ed eseguite con atti precisi, automatici...

Lo percossero freddamente, lo alzarono come un pezzo di legno, lo distesero su un tavolo, tentarono di piegarlo per farlo sedere su una sedia... finché... lo colpirono rapidamente ai fianchi, sulla bocca chiusa, sulla schiena. Gli sembrò che tutto l'antro fosse invaso dal silenzio: forse passava dall'ultima soglia della vita alla morte... Lo portarono così pesto e sanguinante, anima e corpo, al carcere di Regina Coeli, dove si riebbe deluso di non aver conosciuto la morte e vide quelli che erano già lì....

Da: Il massacro dei trecentoventi.

“Ore di agonia e di eroismi nella cella n. 380 del Terzo Braccio di Regina Coeli nel racconto del superstite avv. Tullo Taormina”.
Roma, 30 aprile 1944.

...In un angolo era disteso, bocconi, un altro giovane che continuava a lamentarsi e che seppi subito essere il 2° Capo di Marina Zambelli.

...Zambelli era stato tradotto il giorno prima da via Tasso, dove era stato circa dieci giorni, e proprio la notte precedente aveva subito un nuovo interrogatorio dagli agenti della SS, che lo avevano “conciato” malamente... Aveva le spalle, le natiche e le gambe sanguinanti, e la pelle era stata asportata dagli scudisci.

I carnefici volevano conoscere i nomi e gli indirizzi della squadra comunista della quale lo Zambelli faceva parte..., volevano che spiegasse il significato del distintivo rappresentato da una carta da gioco (il due di quadri) che gli era stata trovata nel taschino della giacca. Era stato arrestato dai repubblicani e consegnato alle SS.

Quella prima giornata passò veloce nel racconto fatto da Fontana e dallo Zambelli di tutte le peripezie e di tutte le torture subite dal giorno del loro arresto... la storia dello Zambelli era quanto mai semplice: fermato e perquisito dai fascisti, fu trovato in possesso di manifestini sovversivi, di un giornale clandestino e della ricordata carta da gioco.

Accompagnato dai fascisti di notte in un sotterraneo della caserma "Mussolini" per essere fucilato, egli non parlò e seppe resistere... fallito il tentativo decisero di consegnarlo alle SS. Torture inaudite a via Tasso non procurarono agli aguzzini il piacere di sentirlo "cantare". Trasferito a Regina Coeli ripresero i sistemi di tortura egualmente senza risultato. Ora era in attesa del processo...

...rimasti profondamente accasciati credemmo per un momento che la cosa avesse avuto termine ed invece ci scosse dallo stato di prostrazione nel quale eravamo caduti il passo ancor più pesante di tre sgherri che fermatisi davanti alla nostra cella la riaprivano. Si balzò in piedi tutti e quattro: dovevamo essere visibilmente emozionati, perché lo stesso "posten" che stava leggendo i nomi ebbe un momento di pausa e scambiò un significativo sguardo con gli altri due.

Lesse i nomi di Gavioli e di Zambelli. Entrambi con la stessa fierezza, con lo stesso proposito di intendimenti si avviarono al sacrificio... entrambi raccomandarono a noi di far conoscere a tutti che sapevano di sacrificarsi per il bene della Patria e che per essi tale sacrificio era lieve.

Da: *Le Fosse Ardeatine.*

Di Attilio Ascarelli.

Roma 1945.

...Dai camions che li avevano condotti sul posto dell'eccidio venivano i miseri fatti discendere a piccoli gruppi, con le mani legate dietro il dorso e, chissà con quanta brutalità, spinti o fors'anco trascinati fin nel fondo delle gallerie della morte, ai cui lati dovevano essere schierati i criminali soldati omicidi, man mano che il disgraziato inerme ed avvin-to dagli stretti legami passava loro dinanzi gli scaricavano alla nuca uno o più colpi della pistola mitragliatrice. Il misero, fulminato dalla pallottola, cadeva bocconi sul terreno mentre altri compagni nel martirio, che pochi passi dietro avevano assistito allo strazio della sua morte crudele sopraggiungevano; anche questi venivano nello stesso modo abbattuti cadendo sui cadaveri dei loro compagni!

Dato che le salme furono rinvenute l'una vicina all'altra e dati i

molteplici strati nei quali esse erano ammassate, è evidente che man mano che i morituri giungevano dovevano essere fatti salire sui corpi dei compagni già uccisi.

Colmata la prima galleria fu adibita al sacrificio la seconda finché tutti laggiù giacquero confusi ed accumulati.

Morirono tutti istantaneamente? La domanda che rivolgiamo a noi stessi ci lascia dubbiosi, e fa vibrare di sdegno e di pietà ogni essere che abbia conservato nel suo animo pur un esiguo senso di umanità. Purtroppo dottrina ed esperienza medico-legale traumatologica ed alcuni rilievi di fatto, inducono a rispondere negativamente alla crudele ed angosciosa domanda.

TESTIMONIANZE

La ricerca etnografica

Livorno, 15 febbraio 1975.

Informatori: ANTONIO RECUPERO (1908) ex sott. Finanza,
cognato di Ilario Zambelli;

ETRUSCA ZAMBELLI RECUPERO (1916) casalinga,
sorella di Ilario Zambelli.

Raccolgono: Rossi S., Recupero F.

E.Z.:...scriveva e recitava... ai tempi di quel teatrino che c'era su per le scale davanti alla Misericordia... c'era un teatrino... un circolo ricreativo, però era della chiesa e lui ci recitava

...appunto, il mi' fratello era del '9 e la mi' mamma mi raccontava che questo ragazzo, quando fu dello sciopero dell'11 - ancora non aveva due anni e non parlava bene - diceva: "Operai, tornate al lavoro"... e l'ascoltavano a bocca aperta. Questo ragazzo aveva un'intelligenza superiore al normale...

...tutto quello che è successo l'ha sempre previsto... l'ha sempre detto... anche politicamente... quando fece l'alleanza, il patto coi tedeschi Mussolini, disse: "Ci porta alla rovina... vedrete che arriveremo anche a soffri' la fame". Allora siccome la fame 'un si soffriva io, mi ricordo, ero ragazzina, dicevo: "Ma te, ma che..." mi sembrava che dicesse delle fesserie, poi invece quando ci siamo passati dicevo: "Se avete fame buttatevi sul letto"

...Era un ragazzo molto serio... non aveva ambizioni di vestire... era semplice, non era di quelli che gli piaceva divertirsi, andare al cinema, a ballare... era piuttosto chiuso

...Gli piaceva una ragazza, da bimbi però, una certa Leoncini mi sembra... poi a Roma abbiamo... insomma si trovavano sempre dei fiori freschi sulla tomba e, dicevano, era una donna...

A.R.: ...è stato arrestato in via Giulio Cesare a Roma, in un Bar, ...lui chiese di andare al gabinetto e ce lo fecero andare e lui tentò di buttare via del materiale, dei volantini che aveva indosso ma... nello sciacquone

non c'era acqua e trovarono tutto i fascisti... anche la famosa carta da gioco... il due di quadri... io ho fatto anche delle indagini ma non mi è riuscito di scoprire niente sull'attività di questo gruppo... mi dissero il nome... mi dissero che a tradirlo era stato un suo collega, che lavorava... che stava insieme a lui... l'hanno processato...

...Lui non voleva che gli scrivessimo ma si faceva scrivere presso una signora... la Signora Elena Fapperdue e... nemmeno questa signora era al corrente dell'attività...

...la simulazione della fucilazione fu un'iniziativa dei repubblicani di allora... alla caserma Mussolini e di lì lo portarono in via Tasso dalle SS....

E.Z.: ...e di lì lo portarono al 30 braccio dove si trovò con Genserico Fontana e i due avvocati ebrei e questo Taormina che poi mandò la lettera alla madre

...Gaetanino Parascani mi portò questo biglietto, un pezzo di carta piccolo... c'era scritto: "State tranquilli che io rimango qui... vi darò notizie, non vi preoccupate per me"

A.R.: ...al ritorno dalle mie ricerche a Roma nel '45 io solo della famiglia sapevo della morte, prima lo avevo saputo attraverso questo Carradori che mi aveva detto che lo avevano fucilato... non sapeva dove, se con Buozzi o alle Fosse Ardeatine... ma la morte era certa... poi dalla lettera del Taormina che avevo intercettato... al ritorno delle mie ricerche a Roma mio suocero mi prese in contropiede e io... dovevo dire qualcosa... dissi: "...forse è in Germania... prigioniero... preso dai tedeschi..." allora mio suocero disse: "Giuri... su sua mamma e sul bimbo!" a me mancò la presenza di spirito di fare un giuramento su mia madre e su mio figlio... allora mio suocero: "Allora mio figlio è morto!" io sono stato zitto, chi tace acconsente, questa (indica la moglie) scoppia a piangere e... mia suocera... una lacrima non la fa...

E.Z.: ...ma lei ha avuto sempre quel filo di speranza che il figlio fosse prigioniero... né mangiava né dormiva... poi non c'era una medicina, aveva paura a stare da sola... morì di un collasso.

A.R.: Vede in quale guaio... la notizia la sapevo solo io, non mi potevo

sfogare con nessuno...

E.Z.: Tutto fermava, la corrispondenza, giornali... lettere

A.R.: Mi facevo scrivere in ufficio... ma la mamma non ha saputo dove... come è morto il figliolo... ha sempre avuto la speranza...

E.Z.: Lei non ha saputo nulla, soltanto... era una donna intelligente... intuitiva...

Portoferraio, 18 febbraio 1975.

Informatore: GIOVANNI BASTRERI (1909), ex Cancelliere.

Raccoglie: Rossi.

...io con Ilario Zambelli sono stato impiegato per diversi anni... fino al '30... di idee politiche è sempre stato contro il fascismo... non lo vedeva di buon occhio...altro in quel periodo non si poteva fare... tutte quelle manifestazioni, quei cortei... quelle sfilate; non le gradiva certamente... certe volte ne parlava apertamente... che erano ridicole per lui

...era un tipo che faceva il suo lavoro... il telegrafista... un buon impiegato, faceva senz'altro il suo dovere ...come carattere era molto chiuso... nelle ore libere passeggiava... si passeggiava un po' per la calata... di politica non si poteva parlare tanto... non frequentava bar

...come grandi amicizie non ne aveva... le ore libere le andava anche a passare a quel teatrino della Misericordia... di don Adelfo Parlanti... abbiamo fatto qualche recita insieme... se la cavava bene come attore... aveva passione ma non gradiva molto mettersi in vista...

...so che lo presero in un bar a Roma... che lo arrestarono...

Portoferraio, 18 febbraio 1975.
Informatore: GINETTO CESTARI (1907).
Raccoglie: Piscitello.

...mi ricordo quand'era qui che c'era un teatrino... della Misericordia. Un teatrino che ci stava un paio di cento di persone, e si davano tutte le commedie, e si recitava insieme. Poi andò in Marina... rimase a Roma e andò al Ministero e lì al Ministero...

lui era un antifascista, tutta la famiglia era iscritta al partito repubblicano. Lui durante il fascismo si interessava, ma... sotto sotto... ma lui era contrario eh! Per questo è andato a Roma. Lo fucilarono lì... perché tirarono le bombe a dei tedeschi mentre passavano e i tedeschi fecero razzia... e c'era anche lui.

...Quando era la nostra era con Gigi il Serena... s'interessava... adattava le parti di ognuno di noi... era intelligente, sa! Sì, sì qualche cosa scriveva anche lui. Si faceva tutte queste commediette piccole... tutti uomini, 'un c'era mica donne.

...comunque per prenderlo, al Ministero, qualcosa ha fatto... ...dopo quest'affare che ammazzarono questi tedeschi... gente che collaborava coi tedeschi gli hanno dato il nome...

Portoferraio, 20 febbraio 1975.
Informatore: PLINIO PELLEGRINI (1924).
Raccolgono: Rossi, Piscitello.

...Io a Roma lo trovai nel '42. Io ero andato alla festa della Marina... e ebbi notizia che mio fratello era andato a fare un concorso a Roma e s'era ammalato... e lo ricoverarono a Roma. Io capitai lì con la Marina, però non sapevo dov'era e andai al deposito della Marina a cercare di questo mio cugino, e trovai... guarda, l'ultima volta che l'ho visto, anche lui... era ufficiale di guardia... trovai il figliolo di Barbera, del direttore dello stabilimento... Sicché mi disse "e te che giri?" "Sono venuto a cercare Ilario... Zambelli". Me lo manda a chiamare e allora lui mi portò all'ospedale; dal mi' fratello... poi è sparito, dopo l'armistizio è sparito...

...Quello che so io è che l'avevano preso le brigate nere, in un rastrellamento... che era a via Tasso... questo Cacialli... le prime notizie le dette lui...

...la mamma sperava sempre... io, quando venivo in licenza... era il periodo che rientrava la gente dalla prigionia... io lo sapevo, però... chi glielo diceva a 'sta donna... diceva sempre "ora arriverà, ora arriverà"... tant'è vero che poi è impazzita completamente...

...Io me lo ricordo... l'ho presente ora; davanti dove c'è il bar dello 142... e lui parlava apertamente contro il fascismo... tant'è vero che ne patì anche tanto come lavoro, perché a quei tempi - lui era radiotelegrafista - non ce n'era mica tanti... era un mestiere quasi nuovo... e lui l'aveva fatto da ragazzo... aveva imparato... e a quanto mi risulta qui lo volevano tenere, e invece lo mandarono via perché la tessera non la voleva prendere... c'era questo scoglio... e lui non s'è mai voluto assoggettare... Mi ricordo, andò a Livorno, anche lì a fare il telegrafista, ma poi lo licenziarono perché non volle prendere la tessera... Eh! pe' la su' mamma era una croce...

...lui faceva discussioni... io non sapevo neppure di cosa parlavano... lui parlava male del fascismo... mi ricordo una discussione proprio qua fuori, in piazza... ero un bimbo.... nel '35...

Come io da grande ho capito il perché... la mia mamma quando babbo prendeva lo strumento... il mio babbo aveva il bombardino... lo strumento... di corsa andava a chiudere le porte, le finestre, chiudeva tutto... da ragazzo non capivo mica... credevo che non volesse far sentire rumore... e invece lui suonava piano piano "L'Internazionale", "Bandiera rossa"...

...Il suo babbo era massone, il suo nonno pure... lui era cugino carnale della mi'mamma... siamo stati sempre molto uniti...

...loro sono sempre stati qui alla Stella... dopo, durante la guerra sfollarono a Rio Elba...

...era repubblicano, ...era contro la monarchia... sicché era repubblicano...

Portoferraio, 26 febbraio 1975.

Informatore: FAMIGLIA MAZZEI (Forte Stella).

Raccolgono: Corsi, Pucci.

...Stava qui alla Stella... lui è andato via... è andato a Roma ...lavorava al telegrafo qui... era bravo... un bravo ragazzo, era festoso con tutti...

Quand'era a Roma pare che l'abbiano preso i tedeschi qui però non ha mai dimostrato nessuna... era un ragazzo che pensava per sé... di molto ma di molto per bene... come fosse stato di sentimento non s'è mai esternato, se ne stava per conto suo, salutava tutti, parlava a tutti e tutti gli si voleva bene qui alla Stella.

Portoferraio, 26 febbraio 1975.

Informatore: FIRMO FRANCESCHI ed alcuni familiari.

Raccolgono: Corsi, Pucci.

Familiare: ...lì per lì non sembrava che si interessasse di nulla non è che sembrava come tanti che facevano casino, lui no, lui non ha mai preso la tessera del partito fascista, era impiegato alle Poste, se l'avesse accettata sarebbe diventato direttore, l'avrebbero messo anche a un posto di dirigenza ma lui rifiutò... è stato ammazzato alle Fosse Ardeatine... l'ho visto anch'io quando ero soldato andai lì alle Fosse Ardeatine a vederlo... insieme a quei trecentotrentacinque dentro a quella cava di tufo... la sua era la terza bara, presi la prima galleria, la terza bara era lui... era bravo... leale con tutti

Franceschi F.: Quando io gli andavo a fa' la barba in casa, lui certe volte diceva che voleva partire, andare in Francia... che io a volte gli dicevo: "Vorrei veni' anch'io" e lui diceva: "No Firmo lei ha famiglia!" Però era antifascista... che l'attività la svolgesse apertamente qui a Portoferraio no... non lo so... lui era piuttosto chiuso in se stesso ma con me si confidava tutto quando andavo...

...era un segnale quel due di denari... senz'altro era un segnale

Portoferraio, 26 febbraio 1975.

Informatore: GIULIO GHINASSI, direttore dell'Ufficio Postale di Portoferraio.

Raccolgono: Corsi, Pucci.

Era una persona più che corretta, una persona capace, un ragazzo affezionato al lavoro, e prima di tutto antifascista. Tanto vero che a un certo momento venne ordine dal ministero che noi non si potevano tenere impiegati se non avevano la tessera del Fascio. Allora in un primo momento io cercai di non far sapere che c'era, poi la direzione lo venne a sapere e mi scrisse, e allora io gli feci vedere questa lettera "Guarda Ilario, che a me mi tormentano, come si deve fare?"... Lui mi risponde: "Io non ne voglio sapere"... e tiriamo avanti un altro po' e così si andò avanti sempre in quella via... Lui non ne ha mai voluto sapere... però come servizio, come rettitudine, e anche, diremo così, fratellanza è stato un ragazzo... il mi-



ILARIO ZAMBELLI CON L'AMICO RAG. GIOVANNI BASTRERI

gliore impiegato... oltre a essere capace - perché lui era studioso - ma poi era attaccato al lavoro... se c'era da lavorare, da fare qualche ora in più...

... Poi andò soldato e andò in Marina. Siccome era capace passò sottufficiale; da sottufficiale ritornò qui e io lo ripresi. Poi ci fu la nuova chiamata, lui riandò via e andò proprio al ministero nel reparto telegrafico, dove avevano tutte le comunicazioni della Marina e io penso che non ci sia stato molto bene... di lì poi successe quello che è successo...

...Finché è stato con me è stato un ragazzo esemplare... l'unica cosa che aveva è che lui non ne ha mai voluto sapere...

...Il due di quadri era un segno di riconoscimento... lui a carte non giocava...

Portoferraio, 4 marzo 1975.

Informatore: MARIO CIGNONI (1916), geometra.

Raccoglie: Piscitello.

...gli fu trovato il due di denari quando fu arrestato;

... Non mi ricordo se ci si era visti il giorno prima o pochi minuti prima... a Roma erano tutti sbandati... ognuno faceva quello che poteva fare... non eravamo pienamente organizzati, poi andammo su in montagna...

...io seppi che era stato fucilato da una certa Vera che lavorava coi tedeschi ma che a noi non dava noia... ci teneva anzi informati... da questa si seppe appunto che Ilario era stato fucilato... era il 24 marzo... cercavo di saperne di più in tutti i modi per arrivare... si cercava di aiutare gli amici... ma lei mi disse: "...non posso fare altre domande "

...non so esattamente cosa facesse... faceva parte di una cellula. So che gli trovarono il due di denari... invece un maggiore di marina so che riuscì a mangiarselo... me lo diceva il Cacialli.

... qualche volta ci si trovava con Ilario... lui non sapeva se tornare all'Elba ...era un tipo chiuso ma un amicone, parlava poco ma era amico di tutti... ci avrò preso diversi scappellotti, quando ero ragazzo a Rio... so che ha sofferto tanto...

...lui sicuramente era una mummia... parlava poco con gli amici... figuriamoci coi tedeschi!!

Roma, 8 marzo 1975.

Informatore: MARIO CACIALLI (1911) ex telegrafista.

Raccoglie: Piscitello.

...Ilario Zambelli fu richiamato in Marina con me e lo trovai qui a Roma al Ministero... allo Stato Maggiore...

...dopo lo sbandamento, dopo l'8 settembre del '43 entrò nella lotta clandestina. Lo vedevo spesso... lui non era comunista come me... forse è giusto dire che fosse repubblicano, comunque era un antifascista... molto con noi... molto... a sinistra. Non eravamo nel solito gruppo... a quei tempi c'era un modo di agire che difficilmente si chiedeva ad un altro come lavorava, bisognava stare attenti... c'erano delle infiltrazioni. So che lavorava con il gruppo di un vecchio antifascista... l'avvocato Colombini ed era anche legato ad un gruppo della Marina in cui militavano tutti gli ufficiali che non avevano aderito alla Repubblica di Salò...

...aveva contatti anche con altri gruppi comunisti... so che il suo compito era di tenere i contatti con tutti gli sbandati che erano nella zona e che conosceva... lavoro di propaganda e di avvicinamento di quelli che... erano un po' titubanti... praticamente era un lavoro di collegamento, molto rischioso.

Successe così: il giorno 19 marzo 1944 ci fu un discorso a Piazza S. Pietro di Pio XII e lui distribuiva dei volantini alla folla... ho l'impressione che fosse sorvegliato da prima... era lì insieme ad un altro... il comandante Carpaneto, lui abitava a Borgo Pio e per strana combinazione e per disgrazia sua, lì stava anche un sergente della X Mas di Borghese...

...so che lui... Dopo la manifestazione si vede che l'hanno seguito fino a un bar che sta tra Via Ezio e Via Giulio Cesare... davanti al tribunale... Quando l'hanno fermato lui ha chiesto di andare al gabinetto... ha buttato questa roba nello sciacquone, però non c'era acqua e la roba l'hanno trovata i fascisti e lo hanno arrestato.

L'hanno portato alla caserma Mussolini e lì l'hanno massacrato... massacrato in una maniera bestiale... perché avevano trovato il nome di Mario (che sarei stato io) senza indirizzo e allora volevano sapere per forza chi era. Da lì lo hanno portato dai tedeschi e poi è finito a Regina Coeli nella cella dove c'era anche l'avvocato Taormina... un compagno, e

lui mi ha raccontato tutto lo strazio di questo ragazzo che doveva stare sdraiato perché era tutto una piaga... era tutto rovinato. E dopo pochi giorni l'hanno fucilato. L'hanno portato alle Fosse Ardeatine...

...il riconoscimento l'ho fatto io alle Fosse Ardeatine... non c'era più niente... era senza testa... mi ricordavo però che lui era rimasto senza scarpe e io gliene avevo date un paio delle mie che c'era dentro delle solette di paglia... lo riconobbi da quelle e da un vestito tutto strappato...

È stato antifascista sempre... non ha voluto mai prendere la tessera del partito fascista e per questo, per motivi politici fu licenziato dalle Poste. È sempre stato un antifascista coerente ed è morto con quella posizione... era anche preparato politicamente, non è che non sapesse quello che diceva... non aveva una posizione sterile, conosceva i problemi dei lavoratori... i problemi che si creavano di volta in volta in Italia...

...poi perché non è tornato all'Elba? Sapeva che l'avrebbero preso... che era segnalato, ha preferito rimanere a lottare a Roma che andare all'Elba, e se vogliamo inquadrarlo in una posizione giusta dobbiamo dire che era un antifascista coerente, che ha lottato per quello che pensava e tutta una serie di cose dimostrano che è morto proprio per l'ideale che aveva.

Anche a Portoferraio non è vero che fosse completamente isolato... aveva contatti con diversi antifascisti.

Non è arrivato alle Fosse Ardeatine per disgrazia! Ci è arrivato perché ha lavorato contro i nazi-fascisti... io ho sempre avuto una grande amicizia per lui, a parte gli ideali politici, perché era un bravo ragazzo, di cuore, colto anche!

Mi diceva Taormina che è morto proprio da eroe senza dire mezza parola dei collegamenti che aveva, s'è fatto massacrare.. gli hanno tolto le unghie dei piedi però non ha ceduto... per niente!

...dopo c'è stato un processo che abbiamo fatto fare a questo sergente della X Mas accusandolo di aver fatto prendere Ilario; denunziammo anche il padrone del bar... dopo che arrestarono lo Zambelli venne quel suo amico... il comandante Carpaneto e chiese dov'era, appunto, Zambelli e lui, pare, invece di fargli cenno che c'erano i fascisti nel bar disse: "Il suo amico l'hanno arrestato" e allora i fascisti arrestarono subito anche Carpaneto... li mandarono assolti per insufficienza di prove...

...aveva una ragazza qui a Roma... si chiamava Elena...

TERMINI DELLA MARINERIA VELICA

Dal *Vocabolario Marinaresco Elbano*
di MANLIO CORTELAZZO, Pacini, Pisa 1965

AGGOTTARE	Levare l'acqua dal fondo della barca.
AGUGLIOTTI	I maschi dei cardini che collegano il timone alla poppa.
APPUGGIARE	Allontanare la prua dalla direzione da cui spira il vento.
ARARE	Trascinare l'ancora sul fondo.
ARIVA	'In alto', nella locuzione "alza la vela ariva".
ARMARE	Apprestare all'uso una nave.
BASTONE DI FLOCCO	Bompreso, bastone di prua.
BECCHEGGIO	Movimento della nave da prua a poppa e viceversa.
BIAGIO	Barra del timone.
BILANCELLA	Tipo di barca a vela con flocco (di taglio triangolare).
BISCAGLINA	Scala di cavo.
FULGARO	Arpione ad un solo dente con gargia mobile per la pesca.
GAVONE	Sentina, fondo della barca.
GOBBIONE	Grossa ondata alta e larga ma che non scappella.
GOTAZZOLA	o sassola. Di legno, serve per 'aggottare' l'acqua dal fondo della barca.
GRIPPIA	Cavo più sottile che unisce il cavo più grosso o la catena al gavitello (piccola boa).
GUARDAMANO	Specie di guanto che si usa quando si cuciono le vele.
IMBROGLIARE (le vele)	Raccoglierle sui propri pennoni.
INGAVONARSI	Uno sbandamento forte e pericoloso della nave.
INZINATURA	Legatura di due antenne della vela.
CAICCO	Piccola barca a due remi.
CALOMA	Sagola del palamito che regge il segnale.
CALOMARE	Lasciare andare un cavo.
CAMPANELLA	Anello per ormeggiare nella banchina.
CARO	Parte inferiore dell'antenna della vela latina.

CAROVANA DI MARE	Sequela non interrotta di grosse onde di mare.
COLOMBIERE	Tratto dell'albero di una nave che si unisce ad altro.
LACCONE	Grossa barca da rimorchio per il trasporto di materiale (minerale, calcare, ecc.)
LASCO	Detto del vento preso di traverso.
LATINA	Tipo di vela triangolare o barca ad un albero.
LIVELLAINÉ	Sagolino, cavo da rimorchio, lanciasagole.
MALAFORA	Per indicare viaggi oltre lo Stretto di Gibilterra.
MASCONE	Fianco della nave verso prua.
MATAFFIONI	Corde per legare le vele, terzaroli.
MERLINO	Cordina bianca o incatramata, più piccola della sagola.
MEZZANA	Albero di mezzana (a Porto Azzurro) è albero di trinchetto mentre a Portoferraio è l'albero di maestra.
ORZARE	Governare un veliero in modo da volgere la prora verso la direzione del vento.
PILORCO	Cavo più sottile per facilitare la trazione di altro cavo più grosso.
POLENA o PULENA	Statua di legno o busto che adorna la prua della nave.
POLLACCONE	Vela grande dei navicelli fermata a prua.
PRUVESE	Cavo d'ormeggio che si aggiunge ad una barca legata a terra quando il tempo è cattivo.
REDAZZA o RIDAZZA	Fiocco di filacce di canapa per asciugare la coperta dopo il lavaggio.
RIDANCIA	Anello per il passaggio di cavi.
RIONDA	Vela quadrata.
SCARONZARE o SCAROCCHIARE	Detto di una barca che va alla deriva quando fa molto vento.
SPERNECCHIA	Palla ovoidale di legno che adorna la ruota di prora di un bastimento latino.
STRACQUARE	Indica tutto ciò che viene gettato dal mare sulla spiaggia.
STRAGLIO	Cavo che sostiene l'albero dalla parte di prua.
STRANGOLACANE	Specie di nodo scorsoio che tirando si chiude ma che è facile da sciogliersi.
TARTANA	Barca ad un albero, barca a vela latina.
TRASTO	Grosso e lungo tavolone che serve di passaggio ai facchini che scaricano un bastimento da terra a bordo o viceversa.
TUGA	Cameretta stretta e lunga sulla poppa delle navi.
ZANGONE	Pezzo biforcuto di legname che costituisce la base di ogni giunto della nave.

INDICE

DELLE IMBARCAZIONI

A

Aegilium - 46
 Alabastro - 63, 65
 Alba - 45
 Alberto Adriana - 30
 Alberto (Ilva) - 57
 Alberto - 32
 Alessandro Volta - 42
 Albinati - 32
 Alpino - 57
 Amabile Ida - 21, 22, 139
 Andrea Doria - 73, 74, 85
 Andrea Doria (trans.) - 20
 Andrea Sgarallino - 5, 43, 44, 49, 50, 51, 62, 96
 Andreola - 32
 Angiolo - 30
 Anna Vittoria - 32
 Antonietta - 18
 Ape - 57
 Apuano - 32
 Araldo - 33
 Arco - 57
 Argentario - 42
 Argo - 33, 63, 64
 Arno - 57
 Artigliere - 97
 Arturo - 139
 Assunta - 12,
 Assunta (N.T.) - 45
 Asteria - 63
 Aviere - 97

B

Bagnoli - 57
 Battisti - 83
 Bersagliere - 57

Bolzaneto - 57, 58
 Borea - 73
 Brandenburg - 96
 Britannia - 38
 Bruciatutto - 30
 Buffoluto - 95, 96

C

California - 104
 Camicia Nera - 97
 Cappellini - 42, 43, 46, 47, 48
 Caracciolo - 98, 99
 Castore - 57
 Catalogna - 30
 Champagne - 52
 Chimera - 73
 Clio - 95
 Colombo - 70
 Coniglio - 13
 Conte Menabrea - 42
 Conte Rosso - 139
 Corsaro II - 23

D

Dante - 42
 Dardo - 92
 Da Recco - 104
 Diana - 146, 147
 Dino Leoni - 43, 44
 Donizzetti - 117
 Duca d'Aosta - 99
 Duca degli Abruzzi - 24
 Duca di Genova - 22

E

Ebe - 32
 Elba - 30, 57
 Elba (N.T.) - 42
 Elba II - 42

Elbano Gasperi - 43, 44, 77, 78

Elsa - 57
 Endeavour - 24
 Espero - 87
 Eugenio di Savoia - 92
 Ezilda B. - 102

F

Flamingo - 84
 Fratelli Beverino - 39
 Fru Fru - 13
 Fulmine - 117

G

Geniere - 97
 Gennargentu - 45
 Georgia - 57
 Geremia - 30
 Gervasio - 33, 39
 Giacomo - 57
 Giannutri - 42
 Giglio - 42
 Giovanni Battista Padre - 53
 Giovanni Ingrao - 44, 45, 53
 Giovannino - 9, 30
 Giulio Cesare - 69, 97
 Giuseppe Orlando - 43, 44, 45
 Giuseppina - 12
 Giuseppina Madre - 31
 Gondar - 144
 Gorilla - 31
 Gorizia - 73
 Grillo - 33

Guerrazzi - 42, 43, 46, 48

I

Ilva - 57
 Ilva 3 - 57
 Ilva 4 - 57
 Ilva 5 - 57
 Ilva 6 - 57
 Imperia - 13
 Inconstant - 136
 Ipparco Bacich - 77
 Irene - 33, 36, 79
 Isolina - 9
 Istria - 41
 Italia - 36, 37, 38, 39

J

Jason - 57

K

Kosciusko - 99

L

La Carolina - 7, 9, 135
 La Foce - 57
 La Luna - 140
 La Mosca - 7, 135
 Lampo - 57
 Lanciere - 85
 L'Ape - 7, 135
 La Pianosa - 32
 La Simpatia - 140
 La Stella - 139
 La Volontà di Dio - 33, 34
 Le Due Sorelle - 31
 Leonardo da Vinci - 20, 22
 Leone - 83

Limbara - 45
Littorio - 85, 95
Luisa - 22
Luisa Viale - 79
Lupo - 66

M
Maloncello - 92, 93,
115
Manin - 83
Mar Grande - 83
Maria - 53
Maria G. - 39
Maria Luisa B. - 32,
33
Meta - 57
Meteor - 37
Montserrat - 57
Montecristo - 42
Montecuccoli - 73,
74, 92
Mosto A. - 22
Muletto II - 45

N
Neptune - 97
Nina - 57

O
Oceania - 57
Omero - 38
Orfano - 57
Orione - 57
Orizzonte - 79
Oropa - 30

P
Palestro - 60
Palmaiola - 55, 57,
58
Palmaiola 2 - 57
Pantera - 83
Papà Nicola - 32
Patriota - 45
Persia - 57
Pietro Micca - 73, 74,
75, 79
Po - 57
Pola (N.T.) - 45
Pola (M.M.) - 74
Polluce - 57
Pommern - 96
Porto Azzurro - 45
Portoferraio - 45
Porto S. Stefano -
42
Posta - 12
Priamar - 57
Prometeo - 40
Principessa Mafalda -
39

R
Raffaello - 27
Re di Portogallo - 60
Re d'Italia - 60
Regina d'Italia - 20
Regina Elena - 39
Roma - 42
Rondine - 68
Rosalba - 79
Rosini - 31

S
Sabastia - 57
Saetta - 86
Sagittario (cutter) -
26, 28
Sagittario (caccia) -
66, 67, 68
San Giorgio - 32, 42
San Marco - 115
Sant'Anna - 79
Sauro - 83
Sommaruga - 30
Stella - 21
Stella d'Italia - 40,
130
Stella Polare - 16,
17, 23
Successo - 54

T
Teresa - 57
Theodore - 29
Tigre - 32
Tigre (M.M.) - 73, 83
Trento - 85, 86, 87
Trieste - 73
Trooper - 75

U
U. Boothe - 79
Uproar - 50, 51
Urano - 57

V
Vada - 68
Vassallo - 38
Velella - 63
Venezuela - 13
Vespucci - 23
Vettor Pisani - 14
Vincere - 53
Virgilio - 42
Virginia - 31
Viribus Unitis - 60,
106
Vittoria (N.T.) - 45
Vittoria (Ilva) - 57
Vittorio Veneto - 74
Vivaldi - 91, 92, 93
Volterraio - 57

W
Wien - 60

Z
Zara - 73
Zebra - 13
Zenobia Martini -
115

ELENCO DEI NOMI DI PERSONA

esclusi gli iscritti all'AMNI e i deceduti nel 2° conflitto Mondiale

A

Adriani Omero - 39
Ageno Salvatore - 53
Aimone di Savoia - 77
Alexander - 101
Aliardi Pietro - 37
Allodi Carlo - 42
Allori Camillo - 14
Amedeo di Savoia - 16
Amundsen - 106
Andreani Alberto - 10
Angiolella Giovanni - 47, 48
Appiani Emanuele - 133
Arilli Marco - 80
Ascarelli Attilio - 154
Ascoli Aldo - 88
Astarita Ernesto - 43
Augusta Ferdinanda - 7, 137
Augusto - 130

B

Baccetti Giuseppe - 58
Badaracchi Alessandro - 140
Balestrini - 139
Balestrini Giovanni - 39
Balestrini Giuseppe - 9
Ballini Raffaello - 45
Bandinelli Aldo - 57
Bandinelli Erberto - 66, 67, 68
Barbarossa Ariadeno - 132
Barbera - 159
Barbera Giovanni - 63, 64, 65
Barbiellini Amidei Bernardo - 110, 112
Barioli Cesarino - 56
Bastreri Giovanni - 158, 162
Batignani Angelo - 38
Battaglini Giuseppe - 32, 39
Battaglini Giuseppe di Vittorio - 60, 61, 62
Battaglini Gio Batta - 38, 39
Battaglini Giuseppe Massimo - 38, 39
Bellini Alessandro - 76
Bernotti Romeo - 10, 69, 70
Berti - 9
Berti Italino - 30
Berti Luigi - 8, 143
Berti Sofia - 13
Beverino Fratelli - 37
Birindelli - 145

Blankney - 93
Beleinar G. - 112
Bolano Italo - 112
Bonadies Giovanni - 63
Bontempelli Agostino - 33
Borghese - 165
Bosio - 146, 149
Boyall - 51
Bracci Giuseppe - 22
Bracci Renzo - 53
Bragadin Marc'Antonio - 66, 68, 87, 99, 105
Braschi Otello - 59
Brignetti - 139
Brignetti Raffaello - 13, 46, 131
Britton Gus - 51
Brown - 33
Buozzi Bruno - 157
Burchielli Giuseppe - 54

C

Cacialli - 9
Cacialli Mario - 160, 163, 164
Caffieri Mario - 59
Cagni Umberto - 16, 98
Caizzi Giovanni - 87
Cameli Carlo - 44, 45
Campioni - 97
Campodonico Stefano - 49, 50, 51
Camporeale Mauro - 54
Capitini Aldo - 100
Caprilli Athos - 71, 72
Caprilli Giulio - 46
Capriotti Fiorenzo - 147, 149
Carabelli Aristide - 147, 148, 149
Carassale Rosa - 106
Cardenti Giacomo - 10, 16, 17
Carletti Carlo - 5
Carletti Eugenio - 57
Carletti Fortunato - 59
Carletti Giuseppe - 18, 29
Carletti Giuseppe - 55
Carletti Lidio - 57
Carletti Mario - 18
Carletti Mario - 5
Carletti Mario - 56, 57
Carnelutti Sergio - 101
Carnevali - 135

Carpaneto - 164, 165
Carpellini - 84
Carradini Angelo - 9, 139
Carradori - 157
Casali Danilo - 114
Catalani - 114
Catanzaro Pietro - 5, 46, 49
Cavagnari - 70
Cavalli Molinelli Achille - 16
Cesare - 134
Cestari Gino - 159
Chichester Francis - 26, 27
Chionsini Alceo - 115
Ciano Costanzo - 60, 61, 70
Cigala Fulgosi - 66, 67
Cignoni Fulvio - 19, 20, 139
Cignoni Mario - 163
Cimino Gregorio - 112
Clark - 51
Cocchia - 104
Colella Fortunato - 39
Colombi Giuseppe - 62
Colombini - 111, 164
Colombo Cristoforo - 53, 54
Colombo Marino - 53, 54
Colombo Tista - 54
Conti Giuseppe - 43
Conti Mario - 46
Coresi Del Bruno - 139
Corsi - 161, 162
Corsetti Mario - 87
Cortelazzo Manlio - 166
Cosimo dei Medici - 133
Costa Francesco - 106, 107
Costa Franco - 146, 147
Costantini - 149
Cunningham - 70

D

Dalesme - 136
Damiani Claudio - 73, 74
Danesi Gaetano - 33
Da Zara - 93
De Angeli - 57
De Bernardini Amos - 68
Del Buono Oreste - 108, 109
Del Buono Pilade - 139
De la Sierra Luis - 109
De Pinedo - 70
Di Mauro - 146
Dini Fausto - 115
Dini Giuseppina - 31

Ditel Italo - 34
Ditel Terzo - 33
Diversi Giovanni - 54
Donitz - 80
Don Pedros II - 15
Dragut - 132

F

Fabiani Elio - 53
Faggioni Franco - 10, 23, 24, 25, 26, 27, 28
Falanca Appio - 57
Falanca Gino - 59
Faccomatà - 149
Fapperdue Elena - 157
Ferdinando II - 139
Ferrari Sirio - 116
Ferrarini - 61
Filippini Amedeo - 30
Finocchiaro - 32
Fogar Ambrogio - 27
Fontana Genserico - 157
Foresi Alfredo - 76, 77, 78
Foresi Sandro - 17, 41
Forieri - 147
Franceschi Firmo - 161
Franchi - 100
Frassetto Roberto - 147, 149
Fraternale Athos - 80

G

Galanti Francesco - 9, 135
Galeazzi Alberto - 39, 79
Galeazzi Bartolomeo - 79
Galeazzi Francesco - 39
Galeazzi Luigi - 39
Galeazzi Marco - 39
Galeazzi Paolino - 39
Galli Gio Batta - 81
Gasparri Aulo - 8, 15, 17, 78
Gasparri Giuseppe - 22
Gasperi Elbano - 140
Gasperi Luigi - 11
Gasperini Amabile - 21, 22, 139, 140
Gasperini Angelo - 22
Gasperini Dario - 83, 84
Gavioli - 154
Ghelardini Francesco - 53
Ghenda Giuseppe - 57
Ghinassi Giulio - 112, 162
Giannelli Cerbone - 11
Giannelli Corrado - 30

Giannelli Giovanni - 30
Giannoni Carlo - 139
Giannoni Francesco - 59
Giannoni Ido - 30
Giannoni Luigi - 59
Giobbe - 107, 146, 147,
148, 149
Giolitti - 101
Giorgerini Giorgio - 80
Giorgi Gino - 87
Giuliani Giuliano - 5, 49,
50, 65
Giunchi Ennio - 84
Giusti Sergio - 34, 37
Grandolfi G. - 87
Gregorio XI - 10
Grossi - 79, 80
Guidetti Francesco - 29, 30
Guzzetti - 28

H

Herrich - 49

I

Innocenti Romeo - 59

J

Jachino - 85

K

King - 67
Kosciusko - 99

L

La Malfa Ugo - 100
Lambardi Adamo - 85, 86, 87
Lambardi Nello - 87
Lambardi Sebastiano - 5, 130
Larsen - 106
Lazzeri Elbano - 53
Leonardi Giuseppe - 5, 20,
41, 59
Leopoldo II - 7, 131
Lloyd Hugh - 145
Lori Pio - 11
Lupi - 9

M

Maffoni Riziero - 88
Maiorano Salvatore - 41
Manara Luciano - 11
Mancusi Garibaldo - 59
Mandorla Giuseppe - 57
Mannocci Quintilio - 115
Manzi Gio Vittorio - 22
Marchese Emilio - 37
Marchisio - 147, 149
Martini Arturo - 61
Martini Piero - 102
Mascheroni - 28
Matteotti - 28
Mattera Amerigo - 32
Mattera Andrea - 31
Mattera Gabriello - 31
Mattera Giovanni - 31, 32

Mattera Giuseppe - 31, 32
Mattera Renato - 31
Mattera Telemaco - 31, 32
Mattera Vincenzo - 32
Mazzarri Pietro - 89, 90
Mazzarri Romolo - 53
Mazzei Elbano - 57
Mazzei famiglia - 101
Mazzei Giuseppe - 57, 58
Mellini Giacomo - 136
Mellini Vincenzo - 8
Mibelli - 33
Mibelli Francesco - 91, 92
Michel Ersilio - 13
Moccagatta Vittorio - 105,
145, 146, 147, 149
Molinari Giancarlo - 5, 46,
49, 50, 54
Monassi Angelo - 86, 87
Montanari Vincenzo - 147,
149
Mori Giuseppe - 22
Mori Josè - 96
Mori Matteo - 94, 95, 96
Moschini Giovanni - 35
Moschini Igino - 54
Montatre' Giuseppe - 22
Murzi - 9, 139
Musotto - 98
Mussolini - 70, 156

N

Napoleone - 7, 9, 11, 134,
135, 136
Nardelli Angelo - 60
Nassigh Riccardo - 65, 75,
99
Natucci Paolo - 39
Nenni Pietro - 101
Ninci Giuseppe - 5, 133

O

Orisone Durante - 60
Orisone Giuseppe - 60
Orlando Fratelli - 42
Orlando Giorgio - 43
Orsi Luigi - 60, 61

P

Pacini Giuseppe - 22
Pacinotti Antonio - 11
Pajetta - 101
Palmi Luigi - 22
Palombo Eliseo - 11, 12
Paolini Ranieri - 60
Paolucci - 106
Papi Giuseppe - 11
Papi Luigi - 11
Parascani Gaetano - 157
Parlanti don Adelfo - 158
Parodi - 146, 149
Pastorino - 102
Parri Ferruccio - 100, 101
Pazzaglia Luigi - 20
Pedrini Enrico - 147, 149

Pegolotti Beppe - 109
Pellegrini Plinio - 159
Pennello Lelio - 33
Pennello Pietro - 33
Pica Ciriaco - 11
Piccagli Italo - 106, 108, 109
Piccolomini Enea Silvio -
133
Pietrini Ilmano - 59
Pietro Leopoldo - 134
Pio XII - 139
Pisani Dante - 36, 37, 38, 39
Pisani Mirella - 37
Piscitello - 159, 163, 164
Pizzoni - 101
Poch Mansueto - 11, 12
Poch Vincenzo - 12
Pons de l'Herault - 136
Porta Mario - 89, 90
Pratella Eolo - 28
Preziosi Alfonso - 13
Preziosi Prezioso - 97, 98, 99
Prosperi Giovanni - 11
Provenzali Marino - 114
Pucci - 161, 162
Pucci Nilo - 54

Q

Quintavalle Filippo - 13

R

Rabaioli Luigi - 140
Rabaioli Regolo - 5, 8, 20,
137
Rachel Renato - 78
Raciti Rosario - 115
Raspollini Francesco - 53,
54
Rebua Antonio - 11
Rebua Giovanni - 11
Rebua Luigi - 12
Rebua Pilade - 12
Recupero Antonio - 156
Recupero Etrusca - 136
Regini Dagoberto - 59
Reiter Alberto - 53
Repetti Emanuele - 8, 137
Ressmann Claudio - 28
Retali Leopoldo - 32
Riccardi - 70
Ridi Valentino - 30
Rizzo Luigi - 60, 61
Rocca Gianni - 13
Rodriguez Fernanda - 13
Romersa Luigi - 109, 150
Rossetto Mario - 80, 106
Rossi Renzo - 114
Rossi Sergio - 156, 159
Russomanno Stefano - 32,
37, 38, 39

S

Santi Lionello - 100, 101
Santini Aldo - 70
Saragat Giuseppe - 101

Scalabrini Alberto - 114
Scalabrini Bruno - 57
Scappini - 7
Sciolette - 146
Scrocchi Attilio - 116
Segni Antonio - 100
Serafini Flavio - 39, 79, 80
Serena Domenico - 102
Serena Luigi - 159
Shaw - 51
Silvietti Luigi - 59
Sogno Edoardo - 100
Soldani Mario - 59
Sottocorona Chiara - 26
Spannocchi Francesco -
136
Specos Ercole - 151
Spigai Virgilio - 90
Spinelli Antonio - 51
Spinetti Giovanni - 38
Spinetti Giovanni - 32
Strabone - 130

T

Tacchella Giuseppe - 33,
38, 39
Taddei Adelasio - 60
Tagliaferro Giovanni - 54
Tanghetti Dino - 104
Tanghetti Mario - 104
Tanghetti Umberto - 104
Taormina Tullo - 111,
153, 157, 164, 165
Temperani Lorenzo - 11
Tesei Teseo - 6, 10, 106,
107, 108, 109, 144, 145,
147, 148
Tesei Ulisse - 31, 106
Testi Mario - 87
Tomaselli Cesco - 41
Tonietti Desiderio - 40,
139
Tortora - 83
Toschi Elios - 106, 144
Travison Ninetto - 57

V

Vadi Valdo - 5, 8, 9, 10, 11,
13
Valiani Leo - 100
Vanagolli Gianfranco - 9,
49, 50
Vanzetti Guido - 101

Z

Zambelli Ilario - 6, 10,
110, 112, 113, 151, 153,
154, 156, 158, 159, 162,
164, 165
Zaniboni - 149
Zocchi - 149
Zuccotti Luigi - 22

BIBLIOGRAFIA

- BERTI LUIGI
BRAGADIN MARC'ANTONIO
Tramonto sull'Elba, Ceschina, Milano 1962
Il dramma della Marina Italiana (1940-1945) Mondadori, Milano 1982
- BRIGNETTI RAFFAELLO
E CAPRILLI GIULIO
BRIGNETTI RAFFAELLO
CARLETTI MARIO
La ritrattazione, De Luca, Roma 1972
Arco di sabbia e Lettere agli amici, Giardini, Pisa 1987
Dall'Isola d'Elba a Parigi, storia di un pioniere dell'automobilismo italiano, Tip. Robuffo, Firenze 1970
- CATANZARO PIETRO
La Navigazione Toscana nella storia dell'armamento livornese, in Rivista di Livorno, 1954
Corriere Elbano
Quindicinale di cronache elbane
- DE LA SIERRA LUIS
FORESI SANDRO
FORESI SANDRO
FORESI SANDRO
FORESI SANDRO
FORESI SANDRO
GIORGERINI GIORGIO
GIULIANI GIULIANO
Gli assaltatori del mare, Mursia, Milano 1971
Dell'Isola d'Elba, Tip. popolare, Portoferraio 1930
L'Arcipelago Toscano, Tip. popolare, Portoferraio 1930-31
Pagine Elbane, Tip. popolare, Portoferraio 1932
Elba, Tip. popolare, Portoferraio 1934
Uomini sul fondo, Mondadori, Le Scie, Milano
- GIUNCHI ENNIO
La Piaggia
Lo Scoglio
Periodico trimestrale del Centro Velico di Rio Marina
Periodico trimestrale di storia elbana
- MELLINI VINCENZO PONCE DE LEON
Studi nell'isola d'Elba. I. Saggio di vocabolario del vernacolo elbano. Manoscritto della Biblioteca Foresiana, Portoferraio
Il Quadrifoglio, Livorno 1995
- Mare, padre padrone*
NASSIGH RICCARDO
PEGOLOTTI BEPPE
ROCCA GIOVANNI
SERAFINI FLAVIO
SERAFINI FLAVIO
VADI VALDO
VANAGOLLI GIANFRANCO
Guerra negli abissi, Mursia, Milano
Uomini contro navi, Vallecchi, Firenze, 1967
Fucilate gli ammiragli, Mondadori, Milano 1987
Naufragio nel Pacifico, Incontri Nautici, Genova
La città dei marinai, Mursia, Milano
Porto Azzurro, nascita, vita e vicende, Ed. AGE, Torino 1986
Cronache elbane 1940-1945, Giardini, Pisa 1991