

Sergio Celotto

**DAL MEDITERRANEO
AL LAGER**

RIDUZIONE E ADATTAMENTO DI
ALFONSO BENINATTO

Quaderni di storia e cultura bredese VI

Biblioteca Comunale
Breda di Piave
Aprile 2004

In questa stessa collana

0. Nicola Pezzella, *La chiesa di San Paolo di Breda e i Templari*
1. Alfonso Beninatto, *Testamenti illustri*
2. Alessandra Toniolo, *I tesori di villa Olivi*
3. Alfonso Beninatto, Sandra Fedrigo, *Meditate che questo è stato*
4. Remo Cattarin, *un prete per la Chiesa e per l'uomo*
5. Aglaia Anassillide, *Notizie della sua vita scritte da lei medesima*

Copertina: Marco Lorenzon

Finito di stampare nel mese di aprile 2004 per conto della Biblioteca Comunale di Breda di Piave da SILEAGRAFICHE - Silea (TV)

PREFAZIONE

Mi è capitato per caso di leggere il diario di Sergio Celotto.

La mia passione per il recupero della memoria storica, mi aveva portato, una sera a casa sua e, conversando sulla sua esperienza di internamento nella seconda guerra mondiale, scoprii che il mio interlocutore non solo aveva conservato nitido il ricordo del suo passato, ma che questi ricordi erano stati riportati minuziosamente in un diario personale dattiloscritto che molto gentilmente mi fu prestato perché potessi leggerlo.

In realtà, nelle intenzioni dell'autore, il testo avrebbe dovuto essere destinato ai figli e ai nipoti.

“Stimolato dai ricordi – scrive Celotto – ed orgoglioso di aver compiuto il proprio dovere sia in pace che in guerra, desidero tracciare queste memorie”.

Dopo averlo letto, però, mi resi conto che, con qualche aggiustamento e alleggerito dei riferimenti che attengono alla sfera affettiva familiare, il lavoro avrebbe potuto essere apprezzato da un pubblico più vasto rispetto a quello inizialmente ipotizzato.

Ne è nato così un nuovo quaderno che, per il tema trattato, viene proposto in occasione dell'annuale celebrazione del 25 aprile.

Ancora un documento per meditare sul tributo di dolore, di sofferenza e di sacrificio che è stato pagato da molti italiani per consegnarci una patria fondata sulla democrazia, sulla libertà e sulla solidarietà e per richiamare tutti alla responsabilità e all'impegno a contribuire a costruire percorsi di pace. Il compito non è affidato a pochi, a chi fa politica, ma deve passare nelle coscienze di tutti perché qualcosa può essere fatto da ciascuno di noi.

Bisogna coltivare però la passione per la ricerca e il gusto della conoscenza, senza omissioni e senza strumentalizzazioni, per scavare nel nostro passato ed innamorarci della nostra storia che è storia dell'umanità e patrimonio di tutti, facendo tesoro non solo delle grandi opere ma anche della memoria popolare che costituisce una ricchezza inesauribile.

Questo quaderno nasce da un semplice diario scritto con il cuore e costituisce quindi una testimonianza unica ed irripetibile e dunque preziosa per la nostra comunità.

Alfonso Beninatto

IL FASCINO DELLA DIVISA DA MARINAIO

A diciotto anni, come si usava al tempo del fascismo, ero tenuto, come tutti i giovani, a frequentare dei corsi premilitari; decisi per la Marina e di conseguenza mi iscrissi ai corsi premarinari che si tenevano a Treviso. Allora, abitavo a Breda di Piave; ogni sabato indossavo la divisa della marina, inforcavo la bicicletta e andavo a Treviso.

La frequenza era settimanale per una durata di due anni; le assenze erano consentite solo con giustificazione medica.

Il Comando Marina di Venezia mandava ogni sabato il secondo capo furiere Nava con l'incarico di istruirci sulle cose di mare; l'insegnamento era quasi esclusivamente teorico, esso consisteva nel presentarci i vari tipi di nave e il loro impiego in caso di conflitto, conoscere i gradi, da quelli del marinaio semplice a quelli dell'ammiraglio capo di stato maggiore. Si trattava anche dei vari incarichi del personale di coperta, di quelli del personale di macchina, dei sistemi di segnalazione (con le bandierine e con le trappole di luce) dell'alfabeto morse e tante altre cose. Ogni incarico, come ogni grado, aveva i suoi distintivi. Per la parte pratica, invece, ci veniva insegnato ad impiombare una cima, a fare i vari nodi, e tante altre cose, come il gergo di marina, che da sempre caratterizza la vita di tutti i marinai del mondo e che è stato tramandato di generazione in generazione; un gergo che risulta incomprensibile ai non addetti.

Qualcuno si chiederà perché ho scelto proprio la Marina. Incredibile!

Perché la divisa della marina mi è sempre piaciuta, perché, secondo me, era la meno politicizzata, perché la maggior parte di chi vi accedeva, imparava un mestiere ed infine perché le ragazze preferivano la divisa della marina a tutte le altre. Ero anche interessato alla carriera militare. A quei tempi il lavoro mancava; chi non voleva restare un povero diavolo si dava da fare o si arruolava nella Polizia, nei Carabinieri, nella Guardia di Finanza se voleva assicurarsi una prospettiva per il domani.

Anche se poi non ho proseguito la carriera militare, quello che ho imparato in quel periodo, opportunamente approfondito, mi sarebbe servito poi da civile. Così mi arruolai in marina e divenni un *mangia bronose*¹, termine che viene dato ai volontari per scherno.

¹ Letteralmente il termine bronose sta a significare una forma particolare di pane che veniva servito in mensa.

I mangia bronose si distinguono dagli altri perché portano il nodo Savoia sui polsi del camisaccio; con un po' di fantasia ricordano le forme del pane che viene servito in marina sia a bordo che a terra.

La mia prima destinazione fu Venezia dove rimasi due settimane per una serie di esami fisici e attitudinali; fui classificato *Allievo elettricista, personale di macchina*. Di conseguenza fui destinato alle scuole specialisti C.R.E.M. (Corpo Reale Equipaggi Marittimi) a S.Bartolomeo (La Spezia).

Al corso ebbi modo di rimpiangere alcune mie libertà; era dura! Sveglia alle sei, trenta minuti per la pulizia personale e per fare la branda. Alle 6.30 dovevo essere sul campaccio² per la ginnastica, seguita da una breve colazione prima di prendere posto in aula o in laboratorio. Si andava a pranzo alle ore 13.00: la tavola era apparecchiata per dieci persone con tovaglia bianca, piatti di ceramica bianchi ornati con lo stemma della marina militare italiana.

Gli inservienti erano allievi furieri di sussistenza, ci servivano nella loro divisa bianca. Dopo pranzo ci era concessa una pausa di circa un'ora prima di andare ai remi per due ore di voga. Si trattava di maneggiare un remo alquanto pesante della lunghezza di circa tre metri.

Dopo aver sudato sul remo ci attendeva l'aula per le altre materie.

Era così tutti i santi giorni; solo la domenica pomeriggio ci veniva concessa l'agognata franchigia³.

Lo stipendio ci veniva accantonato e amministrato da un sottufficiale capo sezione che, su nostra richiesta, ci elargiva quel tanto ci era necessario in modo che alla fine del mese rimanessero alcuni spiccioli per poter pagare eventuali rotture di piatti o quant'altro.

Dopo un mese fui sottoposto ad un esame attitudinale per accertare il mio grado di apprendimento e per verificare le mie tendenze.

Dopo tre mesi circa chiesero ad alcuni che prima di arruolarsi avessero esercitato qualche mestiere se fossimo disposti ad un ulteriore esame che, qualora avesse dato esito favorevole, ci avrebbe consentito di ridurre il periodo scolastico. Accettai con gioia, per scansare, se possibile, la dura vita del corso. Dopo un mese, avendo avuto esito favorevole l'esame, fui destinato a Trapani per essere imbarcato sul sommergibile *Serpente* della classe dello *Jalea*, del *Medusa* e dell'*Argonauta*.

Con apprensione e un po' di paura mi presentai al comandante, tenente di vascello Ferrini.

² Campo destinato all'attività fisica e alla ricreazione.

³ Libera uscita per il personale.

Il battello, a prima vista, era malridotto e chiaramente necessitava di una revisione sia esterna che interna da farsi con estrema sollecitudine. La mimetizzazione quasi non si vedeva più, gli astucci dei periscopi facevano acqua, le chiazze di ruggine si facevano notare, era evidente che il battello aveva navigato parecchio ed era in attesa di entrare in bacino di carenaggio.

L'equipaggio, oltre al comandante, era composto dal direttore di macchina, capitano del genio navale ing. Parzalia, un genovese che amava scherzare con i marinai, da altri due ufficiali e alcuni sottufficiali per un totale di circa quaranta uomini di varie categorie.

I primi giorni stavo male, soffrivo di claustrofobia, ma poco alla volta mi abituai e le cose migliorarono.

Il bacino era sempre occupato e ci fu ordinato di mollare gli ormeggi. Riuscii a partecipare solo a due missioni non particolarmente fortunate; la prima durò quindici giorni e si rivelò di una monotonia esasperante, solo cielo e acqua. La seconda, più breve, durò solo cinque giorni ma fu più movimentata; all'alba del terzo giorno avvistammo del fumo lontano all'orizzonte, ci mettemmo in caccia⁴. Era giorno e per non essere intercettati navigavamo in immersione a discreta velocità. Il comandante sperava di potersi avvicinare all'obiettivo prima del tramonto per poi restare in agguato fino al momento dell'attacco. Ma un corto circuito mise fuori uso un generatore e, di conseguenza, un gruppo di batterie fu danneggiato. Al sopraggiungere della notte siamo emersi e dopo avere constatato che il danno era irreparabile sul posto, virammo di bordo⁵, e facemmo rotta alla volta di Trapani navigando in emersione con i diesel. Finalmente arrivò l'ordine di portare il battello in cantiere; credevamo che i lavori fossero eseguiti a Trapani; invece ci rattopparono alla meglio in una settimana e ci mandarono a Taranto. Il trasferimento durò dodici giorni, ci fermammo a Siracusa, a Catania e a Messina, prima di arrivare a destinazione, a Taranto. Venni a sapere che i lavori sarebbero durati non meno di tre mesi. La vita nei sommergibili è dura e anche particolarmente pericolosa, spesso la radio parlava di battelli dati per dispersi. Oltre ad avere paura avevo anche voglia di avvicinarmi a casa. Chiesi il trasferimento per imbarcarmi su una unità di superficie. La mia domanda fu accolta e venni destinato al Deposito di La Spezia. Una volta giunto a destinazione mi presentai subito all'Ufficio Dettaglio per regolare la mia posizione e essere preso in forza.

⁴ Mettersi in caccia: azione militare di attesa a filo d'acqua.

⁵ Virare di bordo: invertire la rotta.

Era estenuante l'attesa di destinazione. Ogni tanto l'altoparlante chiamava dei nominativi; gli interessati si precipitavano alla volta dell'Ufficio Movimenti.

Il pomeriggio, all'ora della franchigia, prima di uscire, attendevamo in fila, vicino al cancello, per essere passati in rassegna dal Capo Aiutante. Questi ci controllava uno per uno ponendo particolare attenzione alla pulizia della divisa. Allora la divisa consisteva in un camisaccio bianco su pantaloni di panno blu. L'Aiutante faceva schioccare le dita sul camisaccio bianco per scoprire se qualche macchia era stata coperta con il gessetto; infatti, se ce n'era, si sarebbe sollevata una nuvoletta bianca mettendo a nudo il trucco.

Successivamente partii alla volta di Fiume, la mia nuova destinazione. Una volta arrivato mi presentai al Comando nella casermetta dei sommergibili dove era stato alloggiato il personale del Cacciatorpediniere Sebenico. Ero stato destinato a far parte di quell'equipaggio. Il Caccia si trovava in cantiere per lavori di ammodernamento. La prima volta che lo vidi mi si presentò nella sua maestosità, era nel bacino galleggiante puntellato, una miriade di operai ci lavorava sopra; era un scintillare di saldature e di abrasivature. Quando, alla fine dei lavori, il Caccia ci venne consegnato salpammo alla volta della nuova destinazione nelle acque ioniche, a Taranto. Nel giugno del 1943, ritornavamo da una missione di scorta ad un piroscafo che aveva sbarcato militari tedeschi a Cefalonia e a Zante⁶. A Cefalonia aveva sbarcato anche materiali e uomini italiani. Hitler non doveva avere grande stima dell'Italia. Distribuiva infatti le sue truppe accanto alle nostre; era evidente che nutriva poca fiducia nei suoi alleati. Dopo esserci riforniti d'acqua e di verdura fresca lasciammo l'isola per fare ritorno a Brindisi; facemmo una sosta in rada⁷ a Corfù. Un'avaria in sala macchine ci costrinse a mettere la prua su Taranto. La notte successiva ormeggiammo in banchina nel porto della città.

Gli operai dell'arsenale si presentarono sottobordo di buon mattino. Gli ingegneri constatarono le condizioni della turbina e decisero di smontarla per spedirla alla Franco Tosi di Genova per essere riparata. L'operazione durò un paio di giorni e la turbina fu sbarcata e spedita. La nave rimase forzatamente ferma e per noi dell'equipaggio ripresero le franchigie. Una volta pulito e ripulito tutto il macchinario di mia competenza, la mia sola preoccupazione era quella di far venire l'ora del pranzo prima e della cena poi. Quando la nave era ormeggiata, anziché produrre la corrente elettrica a

⁶ Zante, Cefalonia sono isole della Grecia.

⁷ Rada: piccolo golfo naturale o artificiale antistante un porto.

bordo, ci si collegava alla rete di terra; di conseguenza io avevo ben poco da fare.

Un giorno, mentre ciondolavo a bordo, venne a cercarmi il mio amico Meneghetti; anche se quel giorno ero di servizio, l'Ufficiale di Guardia mi concesse un permesso straordinario. Facemmo un giro all'idroscalo di Grottaglie dove prestava servizio un suo amico, Guerrino Bianco; venni così a conoscenza che lì era in servizio un mio compaesano, un certo Cappelletto, che conobbi poco dopo.

In quei giorni Taranto fu sottoposta ad un tremendo bombardamento. La città era illuminata a giorno dai bengala, un inferno di scoppi ci assordava, la contraerea sparava furiosamente da ogni dove, dai tetti dei palazzi in centro, dalle navi in porto, dalle postazioni fisse dislocate attorno alla città. Dopo il famoso, quanto nefando primo bombardamento, che ci costò l'affondamento delle corazzate e di gran parte della flotta, la difesa contraerea di Taranto era stata rafforzata con le più moderne mitragliatrici da 47 mm. in postazioni multiple.

Tutte le navi ormeggiate nel Mar Piccolo e quelle ancorate in rada presero parte attiva alla difesa della città; riuscimmo ad abbattere alcuni aerei nemici, mi sembra di ricordare che furono quattro. Il cacciatorpediniere Da Recco fu colpito a prora, cominciò ad inabissarsi finendo con le eliche fuori dall'acqua; noi, che eravamo ormeggiati al suo fianco, fummo colpiti da varie schegge senza peraltro subire danni di rilievo né perdite umane.

Altrettanta fortuna non ebbero i compagni del Da Recco e di altre navi; quanti ragazzi come me non sarebbero più tornati a casa! A cose fatte si contarono non meno di venti caduti fra gli equipaggi delle navi; in città le cose andarono molto peggio, le vittime e i danni furono di ben altra portata.

L'indomani mattina, verso le ore nove, mentre gli ufficiali cercavano di verificare le perdite e di quantificare i danni, ripresero le esplosioni; si trattava di bombe a scoppio ritardato sganciate durante il bombardamento della notte precedente. Le esplosioni erano accompagnate da zampilli, vere colonne d'acqua, che si materializzavano qua e là nel Mar Piccolo.

Ci fu grande confusione a bordo delle navi, scrutavamo il cielo temendo il ritorno dei bombardieri; capimmo poi che avevamo a che fare con bombe a scoppio ritardato. Ricevammo l'ordine di mollare gli ormeggi e di portarci rapidamente nel Mar Grande; se qualche unità fosse affondata in prossimità del passaggio dal Mar Piccolo al Mar Grande il resto delle navi sarebbe rimasta imbottigliata.

La manovra riuscì e ben presto ci ritrovammo nel Mar Grande, comprese le unità danneggiate. Noi eravamo sempre in attesa della nostra turbina e pertanto la nostra capacità di manovra e quindi di difesa era assai ridotta.

Dopo lo sbarco degli alleati in Sicilia il fronte si avvicinava. In questo contesto Supermarina a Roma⁸ decise il trasferimento del Sebenico nel Nord Italia e ci ordinò di muovere verso Venezia.

Non ho mai obbedito ad un ordine con tanta gioia! Gli arsenalotti⁹ vennero subito a bordo per bloccare l'asse dell'elica (quella senza turbina). Lo scopo era quello di fare in modo che durante la navigazione l'elica non girasse a vuoto ostacolando e rallentando l'azione dell'elica buona; in questo modo saremmo dovuti arrivare a Venezia in tempi ragionevoli. La partenza fu anticipata alle prime ore del giorno per darci il tempo di circumnavigare la Puglia e sottrarci ai sommergibili nemici in agguato in quelle acque. Gli alleati cercavano di impedire la ritirata delle nostre navi verso il Nord Italia. Tutti gli uomini disponibili, franchi e non, furono messi di vedetta, la tensione era altissima e rimase tale fino a quando giungemmo al traverso di Otranto dove tutti tirammo un sospiro di sollievo; ce l'avevamo fatta.

Il viaggio, però, non era finito, al traverso del promontorio del Gargano l'imbragatura che bloccava l'asse dell'elica senza turbina cominciò a surriscaldarsi: dovvemmo ridurre la velocità mentre il personale raffreddava l'asse con getti d'acqua, fummo costretti a riparare ad Ancona dopo una lunga e faticosa navigazione. Ad Ancona le zeppe di legno e le relative morse che bloccavano l'asse furono rimosse e una volta constatato che erano alquanto malconce ne furono allestite altre due con altrettante imbragature: finito l'intervento riprendemmo il mare alla volta di Venezia procedendo alla massima velocità consentita dalla nostra sola ed unica elica. Nel frattempo le condizioni meteomarine erano peggiorate, il mare si era ingrossato e un temporale incombeva all'orizzonte. Fra rullate¹⁰ e beccheggi¹¹, il nostro caccia con parte dell'equipaggio a pagliolo¹² per il mal di mare giunse in vista del Faro di S. Nicolò, mi sembrò di essere tornato a casa.

Eravamo tutti scombussoati per il viaggio avventuroso: ho ancora in mente l'immagine del capo di macchina Rù, un sardo di 120 o 130 Kg., tutto proteso fuori bordo con le mani avvinghiate alla draglia¹³ e gli occhi fuori dalle orbite per il malessere che lo aveva messo "fuori combattimento".

⁸ Supermarina: Comando generale della Marina.

⁹ Operai di un arsenale.

¹⁰ Oscillazione marcata dalla nave.

¹¹ Movimento di oscillazione pendolare della nave.

¹² Allo stremo delle forze.

¹³ Piccolo cavo metallico teso lungo il bordo della nave da un candeliere all'altro che serve da protezione.

Capo Rù, però, non era il solo, una parte considerevole dell'equipaggio era più o meno nelle sue condizioni.

Entrammo in Arsenale e ormeggiammo di fianco fra il cacciatorpediniere Quintino Sella e la banchina.

Anche il Q.Sella era in Arsenale per lavori, era quasi al termine, rimaneva da completare solo la mimetizzazione.

Speravo di poter avere una licenza; a Breda di Piave, il mio paese, l'ultima domenica di agosto si festeggia la Madonna delle Grazie allora una ricorrenza molto sentita e festeggiata. Speravo di essere presente, per riunirmi alla famiglia e incontrare gli amici. Avevo ricevuto da poco un cambio completo della divisa, c'era anche un paio di scarpe nuove che a me non servivano; contavo di regalarle a mio padre, sapevo che ne aveva bisogno. Dovetti purtroppo rimanere a bordo.

Da quando mi ero arruolato l'unica persona con la quale tenevo corrispondenza era mia sorella Laura. Aspettavo sempre ansiosamente le sue lettere che erano l'unico contatto che mi era concesso con la mia famiglia. Una figura che mi mancava particolarmente era la nonna, mia madre era morta quando avevo otto anni e la nonna aveva preso il suo posto, mi aveva cresciuto con i miei fratelli. Durante la mia assenza, per anni, mi conservava la cena ogni sera, nel caso fossi tornato all'improvviso.

OTTO SETTEMBRE

L'otto settembre dell'anno 1943 era domenica; il marò di gamella¹⁴ stava sistemando i tavoli sotto coperta per la cena, si mangiava presto per uscire in franchigia, quando salì in coperta urlando: *“La guerra è finita! La guerra è finita !”*

Gli uomini delle navi vicine e il personale a terra a loro volta si misero a gridare, a saltare dalla gioia, ad abbracciarsi. L'euforia era incontenibile, non sapevamo cosa fare; il comandante in seconda si recò dall'ammiraglio comandante della piazza di Venezia a prendere ordini. Al suo ritorno ci convocò tutti in coperta, espose gli ordini superiori che consistevano nel rimanere al proprio posto, nel comportarci con la massima dignità, ricordandoci che indossavamo sempre una divisa e concluse facendoci gli auguri. La sera stessa ci fu pagato lo stipendio anticipato di sei mesi; vennero distribuiti generi in natura: caffè, zucchero, viveri di riserva e trenta pacchetti di sigarette a testa.

Il mattino seguente, alle prime luci dell'alba, un sommergibile che poteva navigare solo in superficie uscì dall'Arsenale esibendo bauli, valigie, biciclette legate ai corrimano della torretta; successivamente, il pomeriggio, uscì il *Quintino Sella*. Verso l'imbrunire, con nostra sorpresa, vedemmo tornare indietro il sommergibile. Tutt'altra sorte era toccata al nostro *Quintino Sella*: dopo essere uscito dal porto, ad un paio di miglia dalla costa, s'imbatté in due piroscafi fermi. Il caccia, com'è consuetudine, chiese i dati identificativi, la loro nazionalità ed il motivo della loro presenza. Dalle due unità non giunse alcuna risposta, di conseguenza il caccia accostò defilando la prima delle due unità per controllarla. Improvvisamente dal lato nascosto, sbucarono due motosiluranti tedesche che lanciarono contemporaneamente due siluri contro il *Quintino Sella* che, di conseguenza, affondò rapidamente. I naufraghi superstiti furono recuperati dalle motosiluranti stesse e dalle due unità presenti. I due piroscafi erano due navi da carico italiane, ma erano state abbordate e requisite dai tedeschi. L'agguato costò la vita a diversi marinai e al comandante, in seguito alle ferite riportate, furono amputate entrambe le gambe. Le due motosiluranti, che battevano bandiera italiana malgrado la loro vera nazionalità tedesca, sbarcarono i naufraghi in Riva degli Schiavoni. I superstiti tornarono a piedi in Arsenale e vennero accolti a bordo del mio

¹⁴ Marinaio addetto alla mensa di bordo.

caccia, fra di loro c'erano anche alcuni nostri compagni che avevamo prestato al Q. Sella proprio al mattino. Rabbrividi al solo pensiero che, tra quegli uomini, avrei potuto esserci anch'io e che solo per un caso fortuito all'ultimo momento ero stato sostituito da un altro marinaio che aveva preso il mio posto.

Ci occupammo di medicare, lavare, e rifocillare i feriti con quel poco che era rimasto, caffè e mele, e procurammo loro delle divise asciutte e pulite. La sera stessa i tedeschi bombardarono, incendiandolo, il transatlantico Conte Biancamano che da qualche anno era alla fonda accanto a Punta della Dogana. Da diversi giorni le draghe scavavano fango davanti alla prua del Conte Biancamano, per dargli modo di muovere in caso di necessità, purtroppo troppo tardi.

Gran parte degli ufficiali dell'ammiragliato di Venezia che non erano riusciti a scappare, gli stessi che ci avevano ordinato di non muoverci, lasciandoci soli allo sbaraglio, furono catturati dai tedeschi e, sottoposti al loro controllo, ci ordinarono di non muoverci dal nostro posto, pena il bombardamento della città. L'ingresso dell'Arsenale venne occupato e, accanto ai carabinieri, comparvero militari tedeschi e fascisti italiani. Ci volle poco per capire che ormai eravamo prigionieri.

Due amici marinai, il cannoniere Edoardo Mian originario di Grado, e il marinaio Gandolfi, sempre di Grado, con una barchetta a remi riuscirono, non visti, ad uscire dall'Arsenale e a darsi alla fuga. Seppi dopo la guerra che si erano uniti ai partigiani sul Carso, furono catturati e trasferiti in Germania: Mian alla fine della guerra tornò a casa mentre Gandolfi morì in campo di concentramento.

Il giorno dopo, verso le ore 13.00, si presentarono in Arsenale alcuni carabinieri accompagnati da militari tedeschi che ci ordinarono di salire sulle loro barche. Ci portarono tutti alla stazione, scendemmo e ci ordinarono di camminare alla volta di Piazzale Roma. La confusione era enorme: c'erano militari di tutte le armi, era un continuo chiamarsi e cercarsi, molti cercavano di passare bigliettini con il loro nome ed indirizzo ai civili che assistevano ammutoliti alla scena. Qualcuno, con la complicità dei civili, riuscì ad indossare abiti civili e a dileguarsi e a darsi alla fuga. Anch'io riuscii a passare il mio biglietto ad una donna con un bambino; seppi più tardi che la mia famiglia fu informata; fu anche riferito loro che mi avevano passato degli abiti civili, probabilmente per cercare di avere qualcosa in cambio (a Venezia la vita era dura e c'era una estrema carenza di generi alimentari).

In Piazzale Roma c'era il finimondo, migliaia di prigionieri delle varie armi venivano sospinti verso il ponte della Libertà da quattro carri armati e da

una decina di soldati tedeschi che sparavano in aria per intimidirci e per scoraggiare eventuali tentativi di fuga.

Il mio calvario era iniziato, la marcia diventava sempre più faticosa, ogni tanto mi passava in fianco un carroarmato sferragliante con gli occupanti che sparavano continuamente. Lungo il percorso i militari gettavano i bagagli per alleggerirsi, zaini e valigie venivano lasciati vicino alle porte delle case per permettere ai civili di recuperarli. Era buio, i tedeschi sparavano verso le case per paura che qualcuno di noi si infilasse in qualche portone o in qualche vicolo, vedevo i colpi scintillare quando colpivano le grondaie. Pensavo ci avessero portato alla stazione invece proseguimmo, attraversammo Mestre e proseguimmo sul Terraglio fino alla caserma Mater di Carpenedo. Avevamo marciato per otto ore circa, arrivammo distrutti. Mi gettai esausto su un mucchio di sabbia accanto al mio amico Giuseppe Meneghetti. Eravamo a pochi passi da casa, ma ci attendeva l'incognita.

Il giorno dopo ci fecero mettere in fila per darci qualcosa da mangiare; io rimasi a fare la guardia al nostro "tesoro" (le sigarette e qualche capo di vestiario) mentre il mio amico si mise in fila per ritirare il rancio. Dopo mezz'ora di attesa in fila, il mio compagno fu colto da malore e me lo riportarono in camerata più morto che vivo. Dopo la marcia a stomaco vuoto e l'attesa sotto il sole il suo fisico non aveva retto. Cercai di farlo rinvenire e, una volta ripreso, mi misi in coda io. Quando mi trovai vicino al bidone del rancio il tedesco responsabile della distribuzione si mise a gridare: "Vertig vertig" (finito finito).

A questa esclamazione io sporsi la testa dalla fila scuotendola; il tedesco mi notò e mi fece cenno di avvicinarmi; non so se fu per compassione, ma ordinò al prigioniero addetto alla distribuzione di raschiare il bidone. Riuscii a rimediare una gamella di risotto e un pezzo di pane che divisi con Meneghetti.

Restammo a Carpenedo per due giorni, quindi ci radunarono e ci avviaronno alla volta della stazione di Mestre. Lungo la strada vecchi donne e bambini assistevano a questo triste esodo. Il problema che sembrava presentarsi fin dall'inizio era quello del cibo, perciò davamo dei soldi ai bambini perché corressero ad acquistare generi alimentari ed essi tornavano con scatole di sardine, rifiutando, nonostante le nostre insistenze, la mancia o il resto; qualche donna ci offriva quel poco che aveva in casa, io ricevevo delle noci e della zucca cotta.

Arrivati in stazione ci stiparono in settanta per vagone con una tanica d'acqua da venti litri che puzzava di benzina. Le sardine che avevo mangiato mi fecero soffrire la sete e malgrado la puzza di benzina dovetti bere.

La voce che circolava era che ci avrebbero internato a Verona, ma quando, dalle fessure del vagone, leggemo i cartelli del Brennero, ci rendemmo conto che stavamo lasciando l'Italia.

VERSO IL LAGER

Dopo due giorni di viaggio il treno si fermò in aperta campagna, eravamo in territorio austriaco; aprirono i catenacci e ci fecero scendere. La sosta sarebbe durata mezz'ora; tutti ebbero modo di soddisfare le esigenze fisiologiche, alcuni furono costretti a ripulire il vagone dagli escrementi emessi durante il viaggio.

Dopo cinque giorni di viaggio giungemmo nel campo di smistamento di Fallingbostel ad alcuni chilometri da Hannover. Nel campo ci avevano preceduto soldati francesi. Arrivammo nel pomeriggio e il primo problema che dovemmo risolvere era quello di riuscire a scendere dai vagoni. Dopo giorni di immobilità, scendere uno scalino di circa venti centimetri era un'impresa. La situazione era comica e tragica allo stesso tempo. I civili presenti, vecchi, donne e bambini ci insultavano, sputavano alla nostra volta, ci chiamavano traditori, Badoglio, maccheroni, merda e quant'altro, alcuni bambini ci colpivano con sassi lanciati dalle loro fionde.

Il campo distava dalla stazione circa un chilometro e dopo un viaggio così lungo e disagiato ci arrivammo esausti. Il lungo periodo trascorso accovacciati nei vagoni ci aveva atrofizzato le gambe e ci volle del tempo per ristabilire la circolazione e le forze. Le cadute erano frequenti ed eravamo costretti ad aiutarci vicendevolmente. Ci distribuirono nelle baracche piene di pidocchi e di scarafaggi, ci sdraiammo per terra su uno strato di paglia maciullata e dormimmo malgrado tutto.

Fu un sonno ristoratore che ci rimise in forma se di forma si poteva parlare.

Il mattino successivo iniziarono le operazioni di identificazione e le perquisizioni. Quando giunse il mio turno mi chiesero i dati anagrafici, l'arma di appartenenza, provenienza, nazionalità, città e comune, mi venne assegnato un numero identificativo apposto su un rettangolo di compensato di cm. 6 X 4, da appendere al collo con uno spago (guai levarlo); venni perquisito alla ricerca di denaro, accendino, macchine fotografiche, armi anche improprie (temperini o simili), fotografie ecc.

Non ricordo più il mio numero, che rimane comunque segnato nei miei documenti di prigionia; il mio numero di matricola militare, invece, lo ricordo benissimo, 118609.

In quel campo trovai dei paesani anche fra i prigionieri di altre armi. Era abitudine quotidiana che i compagni di prigionia scambiassero le poche cose salvate con le sigarette: scarpe, maglie, cappotti e quant'altro valevano bene qualche pacchetto di agognate sigarette.

Eravamo a metà settembre e la temperatura era ancora mite, nessuno pensava ai mesi freddi incombenti. Per quanto mi riguarda, durante la marcia da Venezia a Carpenedo, mi ero liberato di gran parte del vestiario, ma avevo salvato le sigarette e poche altre cose: ne avevo più di sessanta pacchetti. Una volta al campo, quella piccola fortuna mi permise di affrontare tante piccole emergenze: potei procurarmi un cappotto militare dell'esercito. Procurai un cappotto ed un paio di scarpe anche ad un prigioniero conosciuto al campo e originario di Saletto.

Conobbi poi due uomini della milizia fascista, originari di paesi vicino al mio, che una volta fatti prigionieri si erano liberati delle mostrine per non essere identificati; le mie sigarette furono utili anche a loro.

Il mio amico Meneghetti un giorno si sentì male; preoccupato, con l'aiuto di un compagno, accesi un piccolo fuoco fra due sassi e nel coperchio di una gavetta tostammo un po' di caffè (fra le cose che avevo salvato) dopo averlo macinato fra due sassi. Il caffè così rusticamente ottenuto, ebbe benefici effetti e Meneghetti superò la crisi.

Restammo in quel campo per circa un mese prima di essere divisi. Meneghetti fu destinato ad una azienda agricola, non l'avrei mai più rivisto; seppi dopo la guerra che sopravvisse alla prigionia e una volta liberato emigrò in Brasile. Io fui destinato a lavorare in uno zuccherificio a Gross Munzel vicino ad Hannover. Il mio lavoro si rivelò assai faticoso; dodici ore a spalare carbone nel turno di giorno e altrettante nel turno di notte. Oltre alla spalatura del carbone, dovevo contribuire alla pulizia delle otto caldaie e portare fuori le scorie con le carriole. Il cumulo delle scorie aumentava rapidamente e alla fine dovevamo superare la montagna spingendo la cariola su delle assi di legno. Per poter cambiare turno dovevano di conseguenza passare non meno di quindici ore; avevo i calli alle mani rotti e sanguinanti.

Dopo due mesi di quella vita terminò la campagna dello zucchero e ci portarono in un nuovo campo sito a quindici chilometri dalla città, accanto all'autostrada per Monaco di Baviera. Accanto al nostro campo di concentramento c'erano anche le scuole di guerra per ufficiali e sottufficiali. I Tedeschi usavano costruire i loro campi di concentramento accanto ad obiettivi militari perché sulle nostre baracche erano dipinte delle grandi croci rosse. In questo modo potevano difendere i loro obiettivi militari dai bombardamenti alleati confidando che mai sarebbero stati colpiti obiettivi nei quali erano ammassati i prigionieri.

Tutti i prigionieri appartenenti alla marina furono divisi dagli altri della varie armi e classificati "specialisti". Con venti compagni di prigionia fui destinato al lavoro coatto in una grossa fabbrica di importanza nazionale che

costruiva corazze per i carriarmati e colli d'oca per motori che sarebbero stati montati su aeroplani Junker e Messerschmit. Dovevamo fare più di dieci chilometri a piedi per andare al lavoro. Per due mesi dovevo svegliarmi alle quattro di mattina, mi veniva distribuito un Kg. di pane che avrei dovuto dividere con altri tre compagni, raramente ottenevamo qualche grammo di marmellata o di margarina, e venivamo avviati al lavoro scortati da due soldati armati. Arrivavo in fabbrica alle otto circa e si lavorava fino alle cinque di sera senza soste. Il ritorno avveniva esattamente come all'andata; all'arrivo ci veniva somministrata la "zuppa" (analizzandola si poteva affermare che era composta da mezzo etto di patate, carote, cavoli, rape per ogni litro d'acqua).

Dopo due mesi di "passeggiate" forzate, visto che l'inverno aveva innevato e gelato la strada, ci fu concesso l'uso del tram. La novità mi fu estremamente gradita perché mi permetteva di fare un pisolino se ero così fortunato da trovare posto a sedere.

Il giorno di Natale le guardie ci fecero lavare i pavimenti delle baracche; una volta eseguito il lavoro dovevamo chiamare il soldato tedesco capo baracca per far visionare il lavoro. Se il pavimento non era bianco come un tagliere rischiavamo tutti una severa punizione; ad esempio restare all'aperto e al freddo sull'attenti per un'ora. Il capo stanza era responsabile della corretta esecuzione del lavoro. Ogni camera (stube) conteneva dieci letti a castello per venti persone, su ogni branda una coperta a due piazze doveva sostituire anche il lenzuolo, una stufa che non avremmo mai usato per l'assoluta mancanza di un pezzo di legno da bruciare, e un tavolo con alcuni sgabelli. La paglia la gettammo subito fuori perché ci costringeva a scopare continuamente il pavimento. Passato il controllo ci inquadrono tutti nel piazzale centrale del campo, un maresciallo tedesco che esercitava la funzioni di comandante ci rimproverò e ci minacciò di severe sanzioni se non avessimo eseguito i suoi ordini. Per farsi capire usò un interprete italiano che volle aggiungere qualcosa di suo: *Questo cretino ha detto di stare buoni, di pensare a casa, alla famiglia in questo Santo giorno, di considerare che eravamo tutti dei traditori e che i tedeschi avevano ragione*. Allora tutti noi cominciammo a fischiare e a dirgli di smettere, provocando un notevole scompiglio. La nostra protesta ci costò una marcia forzata sulla neve che durò fino alle quattro del pomeriggio, e in più fummo costretti a cantare. Questo fu il mio Natale del 1943.

Eravamo sempre ansiosi di avere notizie sull'andamento della guerra, le nostre orecchie erano sempre tese, speravamo ansiosamente che finisse presto. Era diffusa la sensazione che le cose, per la Germania, non andassero poi tanto bene. Le notizie più importanti venivano da un anziano operaio

tedesco che lavorava nella mia fabbrica, mi raccontava che, essendo comunista, auspicava la vittoria delle forze alleate. Il mio lavoro nella fabbrica, la Edelstal Werke, consisteva nel fresare alcune parti di colli d'oca destinati ai motori aeronautici. Mi misero a capo di una sezione di quattro uomini, questo incarico mi investì di ulteriori responsabilità; ero io a controllare il lavoro, a decidere quando cambiare gli utensili: per loro andava bene perché se la prendevano con un solo interlocutore e così risparmiavano tempo. In genere la domenica non si lavorava, ma quando c'era da rimuovere detriti, dopo i bombardamenti, tutti erano chiamati, meno noi, gli specialisti. Questo era l'unico privilegio del quale mi ricordo di aver goduto.

La mia baracca, la n° 73, era affidata al comando di un soldato tedesco, un uomo anziano non più abile alla guerra e piuttosto generoso. A qualcuno di noi aveva raccontato la sua storia: era rimasto vedovo da un anno, sotto un bombardamento oltre alla moglie aveva perso quattro figli. Prima ancora aveva perso il figlio maggiore in Russia; era rimasto solo. A volte gridava e inveiva, sembrava squilibrato ma quando avanzava del cibo della sua razione guardava nel corridoio e se vedeva qualche prigioniero lo chiamava nella sua stanza e, senza farsi vedere, gli cedeva il suo cibo.

Un sabato notte fu bombardata una raffineria di petrolio sintetico a dieci chilometri dal nostro campo; si vedevano fiamme e fumo levarsi alti nel cielo. Come sempre furono mandati una decina di camion a prelevare uomini. Quando arrivarono i camion, il compito di guidare i prigionieri alla raffineria fu affidato proprio al tedesco che comandava la nostra baracca.. Una volta sul posto furono distribuiti i compiti ai prigionieri, uno di questi stava male, aveva la febbre alta e non riusciva a lavorare; il tedesco in un impeto d'ira afferrò il suo fucile per la canna e a mo' di clava colpì l'italiano, ma contemporaneamente partì un colpo e stramazza al suolo stecchito. Ai funerali i prigionieri italiani chiesero di partecipare con una loro rappresentanza.

VITA DA PRIGIONIERI

Intanto passavano i mesi.

La fame era un tormento costante e diventava ancora più evidente quando ci si trovava di fronte ai compagni; eravamo tutti estremamente demoralizzati, stanchi e molto magri. Il vestiario rimasto consisteva in una tuta da lavoro indossata sulla nuda pelle e di un paio di zoccoli di legno simili a quelli olandesi. Maglie, camicie, mutande e calzini erano un lontano ricordo. L'igiene era ignorata; niente sapone, niente lamette; eravamo preda ambita di pidocchi grossi come fagioli che scorrazzavano indisturbati sul nostro corpo; il passatempo della domenica consisteva nella caccia al pidocchio; quando ne prendevamo uno lo schiacciavamo e spesso il sangue ci schizzava sul viso. Sotto le ascelle pendevano le uova dei pidocchi che sembravano perle infilzate sul filo. In estate ai pidocchi si aggiungevano le cimici.

Correva voce che chi veniva ricoverato in ospedale otteneva delle razioni alimentari più abbondanti; decisi allora di marcare visita simulando dolori all'appendice. Un medico tedesco mi visitò e quando mi premeva il ventre fingevo di sentire dei dolori. Venni accompagnato in ospedale da un soldato armato. Qui fui visitato da un medico italiano, un ufficiale medico prigioniero, dal quale sarei stato operato di lì a pochi giorni. In attesa dell'intervento mi misero a "dieta". Quando mi ritrovai al cospetto del dottore, dopo un paio di giorni, gli dissi che il dolore era passato e non intendevo più essere operato.

Il mio soggiorno in quell'ospedale, una baracca riservata ai prigionieri, si prolungò per altri due giorni e mi mise di fronte a situazioni allarmanti; la gente moriva frequentemente per tifo petacchiale, per dissenteria oltre che per infezioni o altre patologie tipiche dello stato di denutrizione nel quale eravamo costretti a vivere. I ricoverati meno gravi venivano portati nei magazzini a separare le patate guaste da quelle buone e a togliere i germogli; questo servizio veniva ricompensato con una razione extra che consisteva in tre patatine lessate.

Chiusa la parentesi dell'ospedale, tornai al mio campo e di conseguenza al mio lavoro in fabbrica. Durante la mia assenza la fabbrica era stata oggetto di frequenti bombardamenti che avevano prodotto guasti rilevanti sia alla costruzione che alla linea produttiva; c'era bisogno di elettricisti per ripristinare le linee interrotte.

Scelsero me, un marinaio di Verona che chiamavamo "Marconi" e un altro marinaio di Padova che si chiamava Cesare Doro.

Una notte mentre ero di turno in fabbrica, mi sono addormentato mentre ero alla fresa intento al mio solito lavoro. La macchina continuava la sua opera e quando la fresa arrivò a fine corsa, non essendoci un dispositivo di fine corsa, la spinta della vite senza fine spezzò la spalla e la macchina si bloccò. Il botto mi svegliò di soprassalto, appena mi resi conto del danno andai a chiamare il responsabile tedesco del mio reparto. Il tedesco venne e, resosi conto del danno, si mise ad urlare: "Sabotaggio! Sabotaggio!". I tedeschi del reparto vennero a vedere e, dalla loro aria sprezzante nei miei confronti capii che le frasi che mi indirizzavano non dovevano essere tanto amichevoli. Ero molto preoccupato anche perché non riuscivo a spiegarmi come fosse potuto succedere. Il giorno dopo mi lasciarono al campo e vi rimasi per tre giorni, il quarto giorno, di buon mattino, venni prelevato da un soldato armato che mi fece salire sul tram e mi condusse al tribunale della città. Venni interrogato alla presenza di una interprete che parlava perfettamente l'italiano; io raccontai come erano andate le cose. Il mattino antecedente il giorno dell'incidente, invece di andare a dormire dopo il turno di notte, mi ero messo a lavare i panni ed ero stato interrotto dalla sirena dell'allarme antiaereo. Andare nei rifugi era obbligatorio, le guardie controllavano sempre le camerate per verificare che non ci fosse rimasto nessuno. Quel giorno restammo nel rifugio circa sei ore, avevamo l'acqua che arrivava al ginocchio perché il giorno prima era piovuto.

Continuando a rendere la mia deposizione dichiarai che per tutti questi motivi quel giorno non mi fu possibile dormire e questa era la ragione per cui mi ero addormentato sul lavoro. Senza proferire parola lo stesso soldato che mi aveva scortato la mattina mi accompagnò alla stazione; in treno percorremmo circa venti chilometri fino ad una località che si chiama Libenau. All'arrivo venni consegnato al comando di quello che a me sembrava un altro campo, probabilmente un campo di punizione. Mi rinchiusero in un locale che in precedenza doveva essere stato un granaio, dove c'erano tanti civili di varie nazionalità, ricordo che c'erano anche dei tedeschi che portavano un basco nero e una fascia nera al braccio e che, pur essendo prigionieri a loro volta, esercitavano il controllo sui compagni. Al campo lavoravano anche dei prigionieri russi che avevano accettato di collaborare con i tedeschi. Restai in quel campo per tre giorni senza sapere

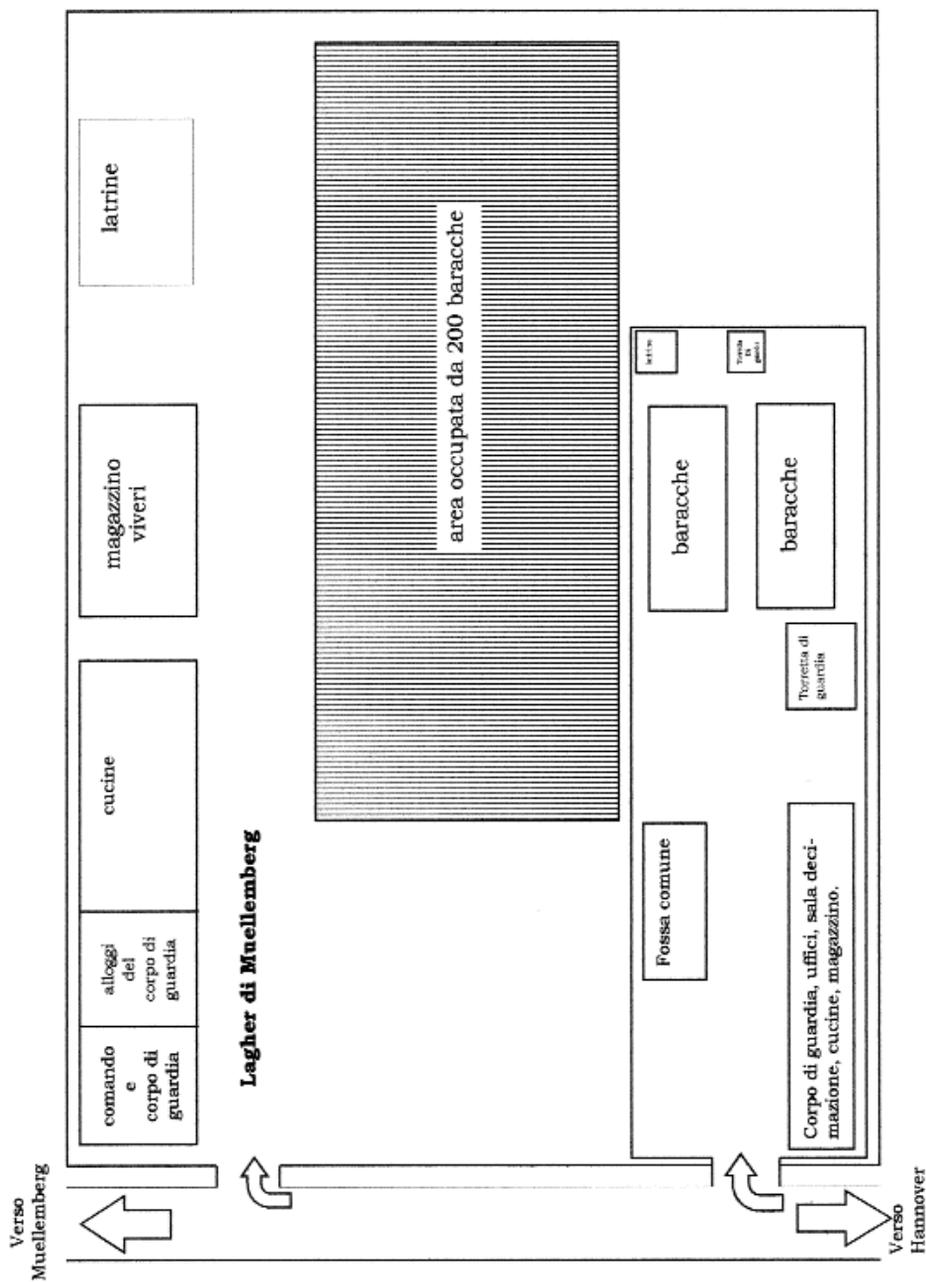
¹⁵ Il rifugio consisteva in una buca scavata per terra e coperta da un tavolato sul quale era messo terreno di riporto.

nulla sulla mia sorte. Seppi che il giorno del mio arrivo gli occupanti del granaio erano stati riammessi dopo un mese di cella. La cella consisteva in un locale di circa quattro per quattro metri dove venti detenuti potevano sedersi per terra e dormire a turno.

Il terzo giorno mi portarono al comando; appena entrato notai il soldato che mi aveva accompagnato intento a parlare con il maresciallo comandante; avevo paura anche perché non capivo nulla, ma intuivo che parlassero di me. La mia paura doveva essere evidente perché i due si presero la briga di rassicurarmi. Credo che la versione che avevo raccontato fosse stata accettata, anche se la storia del bucato era stata una mia invenzione. Ripercorsi la strada che conduceva al mio campo scortato dal solito soldato e una volta ritornato al campo la mia vita riprese a scorrere come prima. Del tribunale e del processo non seppi mai più nulla. A volte ci facevano visita personaggi italiani chiaramente fascisti che motivavano la loro visita con l'esigenza di controllare come eravamo trattati, ci ricordavano che se avessimo accettato di collaborare con la repubblica di Salò saremmo immediatamente tornati in Italia. Al nostro generale diniego ci insultavano e noi li costringevamo ad andarsene fra fischi ed impropri.

Intanto la vita scorreva monotona, campo, lavoro, campo, lavoro.

Venne a scuotere quella routine il trasloco al campo di Muellenberg: questo era un campo di concentramento sterminato dove erano presenti tutte le razze e tutte le etnie, neri compresi. La fabbrica distava circa un chilometro e mezzo dal nuovo campo, pertanto potevo fare quel percorso senza essere accompagnato dalla guardia a condizione di non modificare il percorso per nessuna ragione. Questa innovazione stava a significare che da prigioniero militare ero diventato prigioniero civile internato (I.M.I.); seppi che la ragione di questo cambiamento era dovuta ad un accordo fra la Repubblica Sociale Italiana e Hitler. Mi fecero firmare un documento nel quale dichiaravo di accettare lo status, di rispettare il nuovo regolamento e mi fornirono una carta di identità che mi sarebbe servita per entrare in fabbrica.



LA LIBERAZIONE

Il 14 giugno 1944 fu una data che non dimenticherò mai: stavo lavorando al mio posto in fabbrica quando suonò il preallarme di attacco aereo, erano le nove del mattino, tutti scapparono senza attendere l'allarme vero e proprio. Correndo a più non posso sorpassai diversi compagni, non feci in tempo a percorrere un chilometro che iniziarono a cadere le prime bombe; se avessimo atteso l'allarme sarebbe stato troppo tardi. Mi trovavo su un campo ingombro di cataste di putrelle metalliche, mi gettai a terra istintivamente e schiacciato al suolo sentivo fischiare sulla mia testa schegge frammiste a zolle di terra. Pensavo terrorizzato che le putrelle accatastate mi sarebbero potute cadere addosso e quindi a carponi raggiunti una buca scavata da una bomba caduta in precedenza. Una volta nella buca parzialmente piena d'acqua, mi vidi al riparo dalle schegge; ma il pensiero che mi assillava era che se fossi rimasto ferito sarei potuto annegare in quella pozza d'acqua. Uscii dalla buca e mi sdraiai sull'erba con la bocca aperta (i tedeschi ci avevano insegnato che la bocca doveva rimanere aperta per ridurre i rischi causati dalle bombe ad aria liquida).

Finito il bombardamento mi rialzai e tornai lentamente verso la fabbrica. La situazione che si presentò ai miei occhi era drammatica; le bombe avevano spazzato via tutto, non c'era tetto, i muri di sostegno erano crollati sulle macchine, le bombe ad aria liquida avevano sparso il materiale e i calcinacci su tutta l'area. Era chiaro che non si poteva più riprendere a lavorare e ci ordinarono di tornare al campo. La maggior parte degli operai si era salvata ma qualcuno mancò all'appello; rimasero vittime del bombardamento un mio collega olandese che si chiamava Temat e il mio capo elettricista, un tedesco, rimasto vittima dello scoppio di uno spezzone.

Tutto faceva presagire che la fine del nostro soggiorno forzato era ormai prossimo, non si lavorava più e si trascorrevano le giornate al campo senza far niente. I bombardamenti erano sempre più frequenti, la rotta dei bombardieri passava sulla verticale del nostro campo, la contraerea sparava furiosamente; ogni tanto qualche aeroplano veniva abbattuto, riuscivo a vedere i piloti che si lanciavano con il paracadute che non sempre si apriva. Passarono cinque giorni senza far nulla, la sera del quinto il capobaracca tedesco ci avvertì con fermezza che il mattino successivo dovevamo essere pronti a muovere alle quattro del mattino con la coperta arrotolata e con tutti i nostri effetti personali. L'indomani alle cinque in punto chiamarono il numero della mia baracca e noi ci accodammo a quanti ci avevano preceduto, allontanandoci dal campo. La destinazione ci era ignota. Lungo

la via fummo raggiunti da colonne di altri prigionieri di ogni genere che si accodavano, aggiravamo sempre i centri abitati, avevo l'impressione che ci volessero concentrare tutti in un determinato luogo. Alle undici ci fecero fermare, distribuirono pale e picconi e ci ordinarono di scavare delle fosse lunghe circa due metri, larghe ottanta centimetri e fonde altrettanto. Le fosse dovevano essere parallele all'asse stradale (la strada metteva in comunicazione la Germania con l'Olanda) e ci dissero che, finito il lavoro, ci avrebbero liberato. Increduli ma speranzosi ci demmo da fare.

All'improvviso le sirene cominciarono a suonare e continuarono per almeno cinque minuti ininterrotti, i tedeschi, al suono, salirono sui camion e si allontanarono abbandonandoci al nostro destino. Vista la situazione tutti si diedero alla fuga, io mi ritrovai in aperta campagna con un gruppo di dieci-quindici persone tutte della stessa baracca. Dovevamo assolutamente cercare qualcosa da mangiare; non mettevamo nulla nello stomaco dal giorno prima. Trovammo finalmente un campo di cetrioli; ne mangiammo in abbondanza e quelli che non riuscimmo a mangiare li riponemmo nella sacca e nelle tasche. Mangiando cetrioli nel campo il pensiero andava alle buche che avevamo scavato lungo la strada; qualcuno sosteneva che sarebbero dovute servire a seppellire i nostri corpi, ma mi sembrava impossibile perché eravamo in troppi rispetto alle buche scavate. Resta il fatto che l'allarme aveva interrotto il nostro lavoro; se non ci fosse stato, quante fosse ci avrebbero fatto scavare? Prima che il sole tramontasse ci mettemmo in cammino per cercare un riparo dove passare la notte. Ci portammo nei pressi del campo dal quale eravamo partiti la mattina; lungo il percorso incontrammo quelli che sembravano essere dei militari tedeschi sbandati, erano fortemente armati, alcuni avevano nastri da mitragliatrice a bandoliera e la cintura colma di bombe a mano, noi ci tenevamo timorosamente alla larga. Una volta giunti nei pressi del campo, udimmo diversi spari, ci fermammo indecisi sul da farsi: ebbi un'idea, presi l'iniziativa e dissi ai miei compagni di mettersi in fila per tre e di marciare normalmente verso l'ingresso del campo. L'ingresso non era presidiato e noi marciammo imperterriti verso la nostra baracca.

Nel nostro campo esisteva un reparto speciale ben distinto, separato dagli altri ed era circondato da due cinte di filo spinato percorse da corrente elettrica. La visione della cinta intercalata da isolatori elettrici di ceramica bianca era angosciante. Quel reparto era adibito alla reclusione dei prigionieri politici, quelli con la divisa a fasce bianco-azzurre. Spesso, alla domenica, avevamo visto quella gente trainare un carro pieno di terra incitati con le fruste degli aguzzini per punizione.

Giunti nella baracca ci affacciammo ai balconi per cercare di capire la ragione di tutti quegli spari. Come temevamo quei colpi provenivano dal campo dei politici. I soldati tedeschi che ci avevano visto arrivare spararono anche contro di noi per impedirci di vedere. Ci ritirammo immediatamente e chiudemmo i balconi lasciando una fessura dalla quale continuammo a guardare. Cosa era successo? Quando quella mattina era suonato l'allarme, i soldati tedeschi di guardia al campo erano fuggiti lasciando il campo in balia di se stesso. I politici quando si resero conto che non erano più sorvegliati si diedero al saccheggio del magazzino viveri. Cessato l'allarme le guardie erano tornate e si erano messe alla ricerca di quelli che erano fuggiti. Molti politici si rifugiarono nel nostro settore del campo cercando di confondersi con noi. L'inconfondibile divisa che indossavano permise ai tedeschi di identificarli facilmente; una volta catturati, furono sottoposti ad una vera e propria decimazione. Gli spari che udivamo erano dovuti a queste esecuzioni. Furono messi in fila poi la guardia cominciò una specie di conta e quando arrivava al decimo lo faceva condurre in una stanza, da dove provenivano urla strazianti seguite da uno sparo; immediatamente due prigionieri entravano nel locale ed uscivano trascinando il corpo del malcapitato verso una fossa appositamente scavata. Questa triste operazione continuò per tutta la notte. Il mattino seguente in quel settore del campo non c'era nessuno; andammo a vedere: la fossa era ancora aperta e colma di cadaveri. Nel comando del settore politici abbandonato e deserto trovammo la documentazione delle loro "prodezze". Furono uccisi 151 prigionieri tra i quali un ragazzo italiano di 21 anni. Successivamente, in un bosco vicino, trovarono i cadaveri di quelli che erano stati portati via durante la notte. Non potrò mai scordare la stanza delle esecuzioni: l'intonaco contro il quale avevano fatto disporre le vittime era crivellato di colpi, la parete era cosparsa di sangue rappreso, di brandelli di cervello, il sangue era talmente abbondante che scorreva verso l'uscita. Il campo era stato abbandonato completamente e noi eravamo liberi e indecisi sul da farsi.

Verso le nove comparvero delle jeep e un carro armato americani. Il carro percorse il perimetro del campo abbattendo e schiacciando il reticolato che lo delimitava. Fu un'esplosione di gioia di tutti i prigionieri del campo per l'improvvisa comparsa degli alleati, tra i quali notai, con mia sorpresa, anche dei soldati neri. Il comandante del gruppo americano affidò il controllo ed il comando del campo ad un maresciallo italiano coadiuvato da altri quattro militari.

I giorni della prigionia e della paura erano finiti. Venni a sapere che gli alleati erano entrati ad Hannover senza sparare un colpo in quanto i notabili

della comunità, appena suonato l'allarme, erano andati loro incontro offrendo la resa incondizionata. Appena gli americani si sono allontanati, ci siamo riversati in città: cercavamo soprattutto qualcosa da mangiare. Ci dirigemmo verso la stazione, dalla quale usciva tanta gente che portava con sé sacchi di patate: la confusione era tanta, andai a vedere: si trattava di calarsi nei sotterranei, attraverso delle grate e risalire con il sacco. Mi parve troppo pericoloso e continuai la mia ricerca. All'angolo di una strada incrociai una colonna di persone che usciva da un portone portando delle casse in spalla. Altri dall'alto gettavano in strada casse analoghe che all'impatto si rompevano spargendo tutt'intorno il contenuto, scatolame di carne, sul selciato. Salii le scale, entrai nel locale dove vidi appesi a delle rastrelliere numerose carcasse di maiale tagliate a metà. Lungo le pareti numerose confezioni di scatolame. Mi riempii la sacca e presi una cassa in spalla. Facendomi largo a spintoni e gomitate, riguadagnai la strada. Dovevo difendere il mio bottino come potevo, tanti cercarono di togliermi la cassa ma con le unghie piantate nel legno tenni duro, uscii da quella bolgia e mi avviai verso il campo. Appena misi piede nella mia baracca gettai il mio carico sulla branda e intimai ai presenti di non toccarla. Tornai immediatamente verso la città per cercare di recuperare un'altra. Al solito portone trovai un militare americano di guardia che non faceva passare nessuno. Seppi che si trattava di una fabbrica che lavorava per le razioni destinate alle forze armate tedesche. Gli alleati ci avevano dato otto giorni di carta bianca, ci dovevamo arrangiare per ogni nostra necessità.

Nei giorni successivi tornai in città con dei compagni ma non riuscii a racimolare più nulla, perciò pensammo di riversarci verso la campagna e ci mettemmo alla ricerca di patate. C'era il pericolo di imbattersi in soldati tedeschi sbandati che, gettata la divisa alle ortiche, si nascondevano nelle fattorie e, quando si presentava l'occasione, volgevano le armi contro i prigionieri, specialmente se italiani. Anche i contadini cercavano di difendere i loro raccolti con le armi che avevano a disposizione. Noi eravamo, per loro, peggio delle cavallette: le patate erano state seminate da poco tempo, erano ancora di piccole dimensioni, e quando trovavamo un campo ci mettevamo poco a deprearlo. Accadeva che giovani ragazze attiravano in casa dei prigionieri promettendo un pezzo di pane e "altro"; una volta entrati venivano percossi. Accadde qualcosa di simile ad un mio compagno marchigiano; andammo a recuperare il suo corpo in un casolare abbandonato. Numerosi erano anche i regolamenti di conti tra tedeschi.

Quando gli americani iniziarono a distribuire regolarmente le razioni alimentari la confusione cominciò a diminuire e la vita riprese un corso più regolare. La zuppa veniva distribuita due volte al giorno con scatole di

carne e pane. Ad alcuni l'improvvisa disponibilità alimentare creò dei problemi di dissenteria ed altri ancora dovuti al fatto che il nostro organismo non era più abituato al cibo; fortunatamente erano disponibili i medicinali necessari. Il maresciallo che aveva la funzione di comando al campo e gli uomini ai suoi ordini fermarono di notte, sulla strada che passava vicino al campo, un gruppo di civili tedeschi che trasportavano dei carretti carichi di zucchero. Gli uomini vennero trattenuti per essere interrogati e le donne furono rilasciate, il carico venne requisito. Dall'interrogatorio emerse che avevano saccheggiato un piccolo zuccherificio in paese che, in base alle disposizioni del comando alleato era di nostra competenza. Fra i fermati riconobbi un capo reparto che lavorava nella mia fabbrica; egli, vedendomi, mi indirizzò un'occhiata significativa, una richiesta di aiuto. L'avrei aiutato volentieri ma, in quel contesto, non credo che i miei compagni avrebbero apprezzato il mio comportamento e pertanto mi sono defilato per sfuggire il suo sguardo. Alla fine dell'interrogatorio, i tedeschi furono destinati a vuotare le fogne per punizione e a spazzolare le vasche anti-incendio dentro alle quali noi avremmo fatto il bagno: nel frattempo era tornato il caldo.

Ogni tanto capitavano al campo gruppetti di ex prigionieri a cercare notizie, ma nessuno sapeva ancora quando e come saremmo tornati a casa.

Ero venuto a conoscenza che, in un campo non molto lontano, c'erano dei prigionieri di Treviso. Una mattina con tre compagni, anche loro di Treviso, ci mettemmo in cammino per andare a conoscerli. Partimmo presto perché il loro campo distava dal nostro circa dieci chilometri: dovemmo chiedere spesso informazioni, ma alla fine lo trovammo.

Era un piccolo campo occupato esclusivamente da prigionieri italiani: lavoravano nelle aziende agricole del circondario e la sera, dopo il lavoro, tornavano alle loro baracche. Loro erano stati più fortunati di noi, non avevano mai avuto fame, perché i contadini gli assicuravano due pasti al giorno; quando volevano carne andavano a rubare, di notte, qualche animale nelle fattorie che conoscevano bene. Vicino a quel campo c'era una birreria e il proprietario, per evitare vandalismi, aveva pensato di distribuire la birra ai prigionieri.

Finita la visita, riprendemmo la strada del ritorno: camminavamo sempre attraverso i campi per accorciare il percorso, ma anche per cercare di trovare qualcosa di buono. Incontrammo un lanificio abbandonato. Curiosando dentro trovammo una botte colma di alcool a 90° che era stato inquinato con della benzina; l'avremmo portato via, ma non disponevamo di alcun recipiente e ci ripromettemmo di tornare l'indomani. Proseguendo ci imbattemmo in una pattuglia della MP (Polizia Militare Americana) che ci intimò l'alt e ci ordinò di seguirli al comando. Fummo interrogati sulla

nostra identità e una volta emerso che eravamo italiani, un militare americano di origine italiana ci offrì una sigaretta a testa e ci raccomandò di tornare al campo seguendo la strada e non attraversando i campi. In giro c'erano ancora molti sbandati tedeschi armati. Pensando all'alcool che avevamo lasciato nella fabbrica, mi venne l'idea di fare la grappa. Il giorno dopo andai nelle cucine dove avevo notato dei bidoni a chiusura ermetica che erano serviti al trasporto della zuppa. E che ora non servivano più in quanto tutti i prigionieri distaccati erano tornati al campo principale. Dietro alla mia baracca c'era un campo coltivato a barbabietola da zucchero. Riempii i bidoni di barbabietole aiutato da un mio compagno. Pulimmo e tagliammo a pezzi le barbabietole. Mentre i volenterosi lavoravano il prodotto, io uscii dal campo e mi diressi verso un distributore in disuso da prima della guerra per cercare un tubetto di rame. Lo trovai e tornai al campo raggiante. Con delle pietre formai un fornello sul quale posi il bidone colmo di barbabietole. Avevo costruito un alambicco ! Feci fuoco circondato dai curiosi che attendevano, scettici, il prodotto finito. All'inizio uscì dell'acqua che odorava di barbabietola poi, piano piano uscì il distillato. Purtroppo non riuscii a togliere l'odore caratteristico della barbabietola però la grappa fu gradita a quanti l'assaggiarono e la fila di compagni con la gavetta in mano si andava ingrossando. Lavorai due giorni ma mi resero bene: ottenni sigarette, tabacco e tanta simpatia. I miei clienti più assidui erano i russi. Mi rimase una cinquantina di litri che conservai per future necessità.

Gli americani passarono il controllo della zona agli inglesi; un ufficiale superiore venne ad ispezionare il campo per rendersi conto della situazione. Una sera, la radio diede la notizia che, in Italia, gli alleati avevano già oltrepassato Treviso passando il ponte della Priula diretti verso Udine. Alcuni compagni che da civili facevano i cabarettisti chiesero al comando il permesso e il materiale per fare un palcoscenico dove montare delle rappresentazioni teatrali. Furono esauditi e dopo alcuni giorni fu presentato lo spettacolo; ospiti d'onore furono gli ufficiali del comando inglese. Una commedia satirica fece divertire la platea e alla fine ci fu un applauso generale. Seguirono altre rappresentazioni che giovarono al morale degli ex prigionieri in attesa di rimpatriare.

L'infermeria, grazie all'arrivo di un paio di medici americani e delle loro medicine, si era ben presto vuotata. Rimanevano pochi ammalati che furono rimpatriati in ambulanze della Croce Rossa. Finalmente anche agli italiani fu dato l'ordine di partire: *"Si torna a casa !"* Eravamo ancora un po' increduli, non ci sembrava vero. In quel momento il mio pensiero andava a quanti, stanchi di aspettare, dopo mesi dalla resa tedesca, erano partiti

all'avventura con i propri mezzi alla volta dell'Italia. Le ferrovie tedesche erano allo sbando, lungo le strade si correva il rischio di imbattersi in qualche fanatico nazista che non aspettava di meglio che continuare la sua guerra privata. Anch' io ero stanco di aspettare ma avevo deciso che non valeva la pena di correre rischi per arrivare a casa qualche giorno prima ed ora ero in camion in direzione di Dusseldorf. Restammo in quella città per un giorno e una notte alloggiati in quella che una volta era una caserma. Gli americani provvidero ad una radicale disinfestazione: ci fecero allineare in un hangar e a turno passavamo davanti ad un operatore che mediante un compressore soffiava sul nostro corpo del DDT in polvere. L'efficacia fu assoluta e dopo tanto tempo mi liberai della sgradita compagnia.

Avvicinandosi il momento del nostro rientro in patria, alcune autorità italiane ci fecero delle raccomandazioni: non avremmo dovuto portare a casa radio, macchine fotografiche, binocoli, macchine da cucire, ma la cosa che più ci divertì fu l'invito a non portare con noi delle donne. Infatti diversi giovani, specie quelli del sud, dopo la liberazione avevano trovato la fidanzata e avevano deciso di portarla in Italia. Prima di lasciare la caserma fummo muniti di un documento di identità rilasciato dalle autorità alleate, sarebbe servito poi per passare la frontiera. La caserma era servita da una linea ferroviaria: salimmo su un treno appositamente organizzato per il nostro rimpatrio. Prima di muovere ci distribuirono del pane e del cioccolato raccomandandoci di farli durare fino alla fine del viaggio. Il nostro treno si dovette fermare spesso per dare la precedenza ad altri convogli, viaggiammo per un paio di giorni, giungemmo al valico del Brennero a sera inoltrata. Era buio e ci fermarono accanto ad un treno che doveva essere carico di mele, l'odore era inequivocabile. La tentazione era forte: rompemmo i sigilli dei vagoni per prendere delle casse di mele, ma fummo bloccati dai soldati del Battaglione S. Marco della Marina italiana che presidiavano il confine. Alla frontiera ci fu chiesto il lasciapassare rilasciatoci prima della partenza e per le donne che speravano di lasciare la Germania assieme ai loro fidanzati, il viaggio finì.

Finalmente, esaurite le procedure, il treno ripartì alla volta di Bolzano. Era una domenica d'estate, una bella giornata di sole, tutti eravamo euforici, respiravamo l'aria di casa nostra. Il treno si fermò a Bolzano per un paio d'ore, ci dettero una razione di risotto che ci parve di una bontà indescrivibile. Molta gente del posto si fece in quattro per farci sentire a nostro agio, comparvero anche i primi preti, mai visti prima al campo. Da Bolzano ci avviarono a Pescantina (Verona) dove ci fecero scendere: eravamo su un campo coltivato a pesche che erano già state raccolte. Qui era stata montata una tenda che fungeva da ufficio smistamento e ci furono

assegnate 2000 lire a testa come anticipo sulle nostre spettanze. Si era nel frattempo sparsa la voce che ci avrebbero trattenuto in quarantena. In realtà qui molti reduci trovarono i loro familiari ad attenderli e partirono con mezzi propri, altri presero destinazioni diverse. Io e molti altri riprendemmo il nostro treno.

Arrivammo a Treviso a mezzanotte, la stazione era deserta; una volta sceso, attesi per vedere se c'era qualcun altro, scese un mio compaesano, lo riconobbi. Avevamo fatto il viaggio nello stesso treno senza mai incontrarci, lui proveniva da un campo di un'altra città. Usciti dalla stazione incontrammo un vecchio con un asino, che abitava a Breda e ogni sera veniva alla stazione nella speranza di veder comparire suo figlio. Caricammo sull'asino quel poco che avevamo e attraversammo la città diretti a casa, l'unica persona che incontrammo fu un ubriaco che cantava a squarciagola "Bandiera Rossa". La città era irriconoscibile a causa dei bombardamenti subiti, passammo davanti allo stadio e giunti davanti all'osteria "Alla Campanella", il vecchio volle a tutti i costi offrirci un bicchiere di vino.

Ormai prossimi a casa, fummo raggiunti da due ragazzi in bicicletta che tornavano dal cinema, ed avendoci riconosciuti, corsero a tutta velocità ad avvertire le nostre famiglie. Mio padre mi venne incontro, quella notte, ci incontrammo poco lontano da casa e ci abbracciammo commossi.

Quella notte a casa mia nessuno dormì.

ANCORA IN MARINA

Il lungo periodo di internamento non aveva cancellato il mio status di militare della marina quindi, dovetti presentarmi al Distretto Militare di Treviso; responsabile dell'ufficio era il capo silurista Umberto Parpinel che successivamente sarebbe diventato il presidente dell'Associazione Marinai di Treviso. Mi furono chieste, oltre alle generalità di rito, informazioni sulla mia prigionia. Ottenni un mese di licenza dopo la quale mi presentai al Deposito C.R.E.M.¹⁶ di Venezia. Fui sottoposto a visita medica e alla cosiddetta "discriminazione" che consisteva nel dichiarare di non avere aderito alla "Repubblica di Salò" e di essere rimasto fedele al giuramento. Rimasi al CREM cinque giorni trascorsi i quali mi rispeditono a casa, in attesa di un mezzo della Marina che sarebbe dovuto arrivare quanto prima a Venezia.

Infatti, una settimana dopo, i Carabinieri del mio paese mi avvertirono che dovevo rientrare: mi imbarcai sul cacciatorpediniere *Maestrale* che faceva prua su Brindisi. Partimmo durante un temporale con pioggia, vento e mare formato forza 5; il caccia beccheggiava e rollava imbarcando acqua in quantità. Io e una quindicina di compagni eravamo in preda al mal di mare; fortunatamente riparammo, per una breve sosta, ad Ancona dove mi precipitai alla ricerca di un fruttivendolo per acquistare due limoni. Riprendemmo il mare dopo un paio di ore per giungere a Brindisi la sera del giorno dopo. Ci trasferimmo al castello che fungeva da Comando di Marina, mi diedero la divisa in quanto vestivo ancora abiti civili e mi aggregarono, come A.S.R. (aggregato sola razione), al comando motosiluranti e mi tennero in attesa di movimento per circa due mesi.

Fui destinato a Maridife, Taranto e mi trattennero al Comando nel Castello Aragonese, accanto al ponte girevole, per una settimana. Successivamente mi destinarono a Punta S. Vito per dare il cambio ad un sergente trentino che doveva andare il licenza. Le mie mansioni erano quelle di operatore alla centralina degli infrarossi posta accanto al radiofaro e al semaforo. Ero solo, dipendevo dalla batteria navale Alessandri per il vitto. Assieme ad un capo elettricista padovano e a tre marinai avevo il compito di mettere in funzione i diesel delle centrali elettriche che alimentavano le batterie navali da 380 e 405 mm., piazzate a difesa del golfo di Taranto attorno al Mare Grande, ma ormai la guerra era finita e dunque anche questo lavoro era pressoché inutile.

¹⁶ Corpo Reale Equipaggi Marittimi.

Quando dal Ministero della Marina giunse un comunicato che consentiva di fare richiesta di congedo, colsi l'occasione per presentare domanda e lasciai la marina per ritornare alla vita civile.

Il mio caccia, il Sebenico, dopo l'occupazione tedesca di Venezia da parte dei tedeschi era stato riarmato. La turbina mancante era stata recuperata dalla Franco Tosi di Genova e rimontata. L'unità operò in Alto Adriatico e fu colpita e affondata in una delle sue missioni. Il mio sommergibile, il Serpente, fu sorpreso dall'armistizio dell'otto settembre ad Ancona e, per non consegnarlo in mani tedesche, fu portato al largo da una parte del suo equipaggio che lo autoaffondò.

ANTOLOGIA

Una missione del 1942

Ero orgoglioso di far parte dell' equipaggio di una silurante che aveva la fama di aver percorso tante miglia in servizio di scorta ai convogli. Mi imbarcai sul Regio Cacciatorpediniere Sebenico, ex jugoslavo e preda bellica, una bella unità moderna appena uscita dai cantieri di Fiume, dopo aver subito lavori di ammodernamento.

Il Sebenico era armato con quattro cannoni navali da 120 mm, due mitragliere da 47 mm, otto da 20 mm, due complessi trinati lanciasiluri, e due tramogge per bombe di profondità antisommergibili.

L'unità era comandata dal Capitano di Corvetta Giovanni Cantù, il Comandante in seconda era il tenente di vascello Mario Camicia; altri sette ufficiali e duecento uomini componevano l'equipaggio.

Io, giovane marinaio elettricista, avevo all'epoca 22 anni ed ero orgoglioso di far parte del suo equipaggio.

Dopo la consegna dell'unità, il mezzo fu sottoposto a severi collaudi: prova di velocità, di stabilità, tiri navali con bersaglio trainato, tiri contraerei con manica a vento, e smagnetizzazione. Appurata l'idoneità della nave, salpammo da Fiume alla volta di Taranto, nostra base operativa.

Un giorno lasciammo la banchina torpediniere del Mar Piccolo verso le 10, con tutto il personale libero schierato in coperta; il caccia infilò il breve canale navigabile, mentre il nostromo rendeva gli onori alla bandiera dell'ammiragliato con una serie di fischi.

La gente salutava commossa lungo il canale: mamme, fidanzate, fratelli e sorelle, mogli con gli occhi umidi ci procuravano un nodo alla gola; in tempi come quelli si sapeva quando si partiva, ma non si sapeva se e quando si ritornava.

Nel Mar Grande, come al solito, c'erano altre navi alla fonda, navi mercantili e da guerra: molte di queste navi erano circondate da sbarramenti posti a protezione da eventuali lanci di siluri durante attacchi nemici.

Dovevamo scortare una petroliera di circa 12.000 tonnellate; era la prima volta che avevo l'occasione di vedere una nave con un pallone frenato¹⁷ sulla verticale. Il piroscavo che dovevamo proteggere era salpato alcune ore

¹⁷ Una specie di aerostato ancorato alla nave da un cavo metallico teso che poteva diventare una trappola fatale per gli aerei. Il tutto serviva a proteggere la nave dalle picchiate degli aerei.

prima in quanto meno veloce di noi; la scorta era affidata al nostro Sebenico e alla torpediniera *Aretusa*.

All'altezza di Crotone raggiungemmo la petroliera mentre l'*Aretusa* si allontanava per allargare la zona di sicurezza e intercettare eventuali sommergibili nemici.

Al traverso di Brancaleone Marina le vedette avvistarono aerei a ottomila metri; venne battuto il posto di combattimento, mentre io ero di guardia in sala macchine. Salii in coperta per controllare la situazione: erano quattro gli aerei che ci sorvolavano e luccicavano al sole; quel giorno non successe nulla e venne ritirato il posto di combattimento.

Tutti tirammo un sospiro di sollievo, pur sapendo di essere stati avvistati.

Dovevamo attraversare il Canale di Sicilia, sapendo che quel tratto di mare era infestato da sommergibili nemici che ci attendevano al varco.

Tutte le navi italiane che uscivano dal Tirreno e che facevano rotta per l'Africa dovevano passare quel Canale.

Giungemmo indenni ad Augusta a sera inoltrata, avevamo lasciato la petroliera in rada, ormeggiammo alla banchina del porto.

Stavano scadendo le mie quattro ore di guardia in macchina, quando all'improvviso cominciò a suonare l'allarme antiaereo in città; tutto il personale libero venne mandato nei rifugi, io dovetti rimanere al mio posto per completare il mio turno.

L'allarme durò circa tre ore e la città ed il porto furono sottoposti ad un bombardamento che non finiva mai. Venni rilevato alla fine del bombardamento; il mio turno quel giorno durò sette ore, sette ore che non dimenticherò mai.

Durante l'incursione le macchine rimasero sotto pressione; trascorsi quel tempo ad una temperatura di circa 45° con l'odore della nafta e del vapore che facevano rivoltare lo stomaco.

Anche quella volta ci andò bene, altrettanta fortuna non ebbe la petroliera che fu colpita ed incendiata.

Appena cessato il bombardamento, salpammo alla volta di Messina.

L'*Aretusa*, anch'essa uscita indenne dal bombardamento, ci aveva preceduto per tornare a Taranto.

Arrivammo a Messina domenica mattina; il personale franco venne portato a terra con la lancia¹⁸ per assistere alla S. Messa. Io ero in turno di servizio e quindi niente libera uscita.

¹⁸ Imbarcazione leggera a motore.

Infatti quando una nave è in missione, anche se ferma in porto, richiede la presenza di un numero sia pur minimo di addetti, perché la nave deve essere in grado di muovere in qualsiasi momento.

Ogni turno, in marina si chiama comandata, dura quattro ore ed è seguita da altre quattro ore di riposo, il turno franco. Alla mattina tutto il personale cura la manutenzione, nel pomeriggio, invece, c'è la franchigia per chi non è di servizio.

Da Messina salpammo il lunedì successivo, a pomeriggio inoltrato, per raggiungere un rimorchiatore che trainava un Ferry Boat.

Dovevamo scortare il convoglio fino a Taranto dove il Ferry era atteso per entrare in cantiere.

Il pericolo continuava a sussistere nel riattraversare il canale nel senso opposto; procedevamo tenendoci il più possibile sotto costa, tutto andò bene fino a quando le vedette avvistarono le luci di un aereo sulla nostra dritta.

Fu battuto il posto di combattimento, tutte le armi furono puntate sull'aereo illuminato; mentre noi seguivamo la traiettoria dell'aereo avvistato, un altro velivolo proveniente, esso pure, da dritta a ore tre, ma a pelo d'acqua, ci sganciò un siluro che fortunatamente passò sotto la chiglia senza deflagrare. Quasi certamente il pilota dell'aereosilurante aveva scambiato il nostro caccia per un incrociatore leggero e dunque aveva regolato la profondità del siluro in modo errato.

Gli aerosiluranti infatti cercano di tarare la profondità della corsa dei siluri in modo da centrare le macchine o le caldaie.

L'aereo ci passò a poppavia¹⁹ lasciando gli uomini di coperta sbigottiti ed increduli, non avendo potuto sparare nemmeno un colpo. Il nemico aveva usato una strategia che avrebbe potuto costarci cara: il primo aereo, con le luci bene in vista, sempre lontano, ha distolto la nostra attenzione dal secondo che si è potuto avvicinare e avrebbe potuto centrarci senza subire alcuna reazione da parte nostra.

La fortuna ci aveva assistito, ci allontanammo a tutta forza zigzagando: in questa situazione era prioritario salvare il caccia e quindi abbandonammo il Ferry che ormai era giunto a destinazione.

Giungemmo a Taranto nel pomeriggio avendo portato a termine la missione senza riportare perdite o danni.

Dai giornali e dalla radio venimmo a sapere che il siluro che ci aveva mancato si era arenato sulla spiaggia senza esplodere.

¹⁹ Verso la parte di poppa.

SOLCANDO I MARI DELLA GRECIA

Avevo usufruito di tre giorni di riposo, il Sebenico era ormeggiato in banchina nel porto di Brindisi e stava rifornendosi di nafta, di acqua e di viveri. Il secondo ufficiale ordinò ad un sottufficiale e ad un marinaio di andare a Bari per ritirare dal Monopolio di Stato il rifornimento di sigarette che spettava all'equipaggio per un mese. Vista la considerevole quantità dei rifornimenti prevedevo una lunga missione. La sera prima di salpare, visto che ero franco, scesi per andare in franchigia.

Non c'era nulla che non avessi visto a Brindisi e per non annoiarmi andai al cinema. La proiezione andò per le lunghe e alla fine mi diressi verso il porto per rientrare, ma incontrati alcuni compagni, insieme decidemmo di concederci un bicchierino prima della partenza. I bicchierini furono più di uno. Ci avviammo barcollanti e schiamazzanti verso la passerella, imbattendo nei rimproveri dell'ufficiale di guardia a poppa.

Alle otto del mattino seguente si presentò sottobordo una decina di soldati italiani e alcuni militari tedeschi per essere imbarcati e trasportati ai loro reparti d'oltremare, dopo avere usufruito di una licenza.

Salpammo alle nove e uscimmo dal porto a lento moto. Si profilava una traversata gradevole, il mare era calmo e una piacevole brezzolina ci rinfrescava il volto bruciato dal sole estivo. Ci accompagnavano i delfini che si erano disposti a prua e lungo i fianchi. Il Canale d'Otranto era abbastanza sicuro in quanto intensamente pattugliato e il personale di coperta si godeva la compagnia dei delfini e la bella giornata. I militari che trasportavamo non si trovavano a loro agio in mare, non vedevano l'ora di mettere i piedi a terra, anche se a terra per loro significava prima linea.

Avvistammo Valona in Albania e verso sera gettammo l'ancora in rada. Come previsto dalle procedure, il Comandante in seconda sbarcò con i nostri "passeggeri" utilizzando la lancia della locale Capitaneria per annunciare il nostro arrivo e ricevere gli ordini operativi. Restammo in rada tutto il giorno successivo: verso sera ci ordinarono di salpare e, dopo poche miglia, ci fu comunicato che eravamo diretti a Corfù. Qui restammo in rada alcune ore senza neppure ancorarci e riprendemmo la nostra navigazione.

Ci batterono un allarme che si rivelò essere una delle tante esercitazioni necessarie a tenere il personale allenato. La navigazione continuava abbastanza veloce, si filava a 20 nodi, quando avvistammo all'orizzonte un piroscafo di medio tonnellaggio che procedeva sulla nostra rotta: lo raggiungemmo e ci affiancammo. Una volta a portata di voce, gli ufficiali in plancia parlarono con gli ufficiali del piroscafo usando un megafono, era

una nave italiana diretta al fronte greco con rifornimenti. Noi scostammo e lasciammo il piroscafo sulla sua rotta e proseguimmo zigzagando per proteggerlo da eventuali attacchi da parte di sommergibili nemici. Quando viravamo di bordo e ci avvicinavamo alla nave potevamo notare in coperta cannoni e camion mimetizzati sotto le reti. Giungemmo all'isola di Leucade e infilammo il canale di S. Maura; navigando fra le isole giungemmo in vista di Itaca, la famosa isola dell'Eneide ed entrammo nel golfo di Patrasso. Andammo all'ormeggio in banchina nel porto della città e vi restammo per due giorni.

Il piroscafo che avevamo scortato proseguì sulla sua rotta tranquillo, sapendo che nel mare interno non correva pericoli.

Noi riprendemmo il mare e facemmo rotta verso Corinto. Giunti nell'omonimo golfo, ci fermammo in vista dell'imboccatura per aspettare la pilotina del greco che ci avrebbe fatto attraversare il canale. Il battello ci affiancò e il pilota salì sulla biscagliina di corda che avevamo calato. Ci portammo a ridosso dell'imboccatura davanti al semaforo per attendere il segnale di via libera. Appena scattò il verde, iniziammo l'attraversamento a lento moto. Il canale di Corinto mi fece una impressione di maestosità, le alte pareti a piombo viste dal basso mi facevano girare la testa: verso la metà, il canale è attraversato da un ponte ferroviario. Guardando accuratamente le pareti rocciose che sfilavano lentamente potevo leggere, incisi nella roccia, i nomi degli operai che avevano lavorato all'opera. Diversi di quei nomi erano senza dubbio di origine italiana, del resto il progetto stesso del manufatto è opera dell'ing. Negrelli. Alla fine del percorso, dove la montagna scende verso una vallata, si ergeva un forte che batteva bandiera italiana. Quando passava una nave italiana i soldati uscivano festanti e si disponevano lungo la sponda per salutare i connazionali. Il fianco della nave passava talmente vicino alla sponda che questi la potevano toccare. Noi ricambiammo le loro manifestazioni di gioia gettando loro qualche pacchetto di sigarette. La loro emozione era grande, considerando che vedevano in noi un pezzo di Italia. Usciti dal canale sbarcammo il pilota ed entrammo nel golfo di Egina puntando su Pireo. Ci si muoveva fra le numerose isole greche fino a quando entrammo nel porto: la presenza di numerosi relitti affioranti rese estremamente difficoltosa la manovra. Riuscimmo ad attraccare senza subire danni. Una volta in banchina ci venne ordinato di riassetare la nave che era ricoperta da uno strato di sale seccato dal sole. Dopo una settimana di navigazione, oltre alla nave, dovemmo riassetare anche noi stessi. Il comandante non voleva vedere gente in disordine, eravamo in un paese occupato e dovevamo dare una buona impressione.

L'unica volta che sbarcai rimasi sorpreso dalla vivacità del mercato greco. C'era una grande varietà ed abbondanza di sigarette e di sigari di tutte le marche; mi rimasero impresse le "papastratos" e ne portai a bordo alcuni pacchetti. I mercanti esibivano rumorosamente uva secca zibibbo, fichi e albicocche secche, mandorle, nespole giapponesi, fichi d'india e quantità industriali di olive di tutte le qualità. In Grecia circolavano anche tante belle ragazze; avevano occhi e capelli scuri e carnagioni lattee. Meno interessanti, ma altrettanto numerosi, erano gli asini; l'unico diffusissimo mezzo di trasporto che veniva usato in campagna come anche in città.

Quando ci ripresentammo all'imboccatura del Canale di Corinto si ripeté la scena che avevo visto all'andata. Quando sbarcammo il pilota dall'altra parte del canale, gli fu consegnato, in segno di ringraziamento, un cesto contenente del riso, della pasta, qualche scatola di alimentari e un paio di bottiglie di vino. Quella volta ero vicino alla biscaglina²⁰ e vidi il volto sorridente del pilota mentre scendeva con il suo "bottino". Riprendemmo la nostra rotta un poco più veloci per recuperare il tempo perduto. Quel giorno all'imbrunire ormeggiammo in banchina a Patrasso. La mattina dopo si presentarono sotto bordo due carabinieri chiedendo di vedere il mio amico Meneghetti; il piantone di guardia a poppa andò a cercarlo e questi, una volta convenuto ai piedi della passerella, scorse, in uno dei due carabinieri, un suo compaesano che prestava servizio nel porto, un certo Armando Pozzobon di Maserada sul Piave.

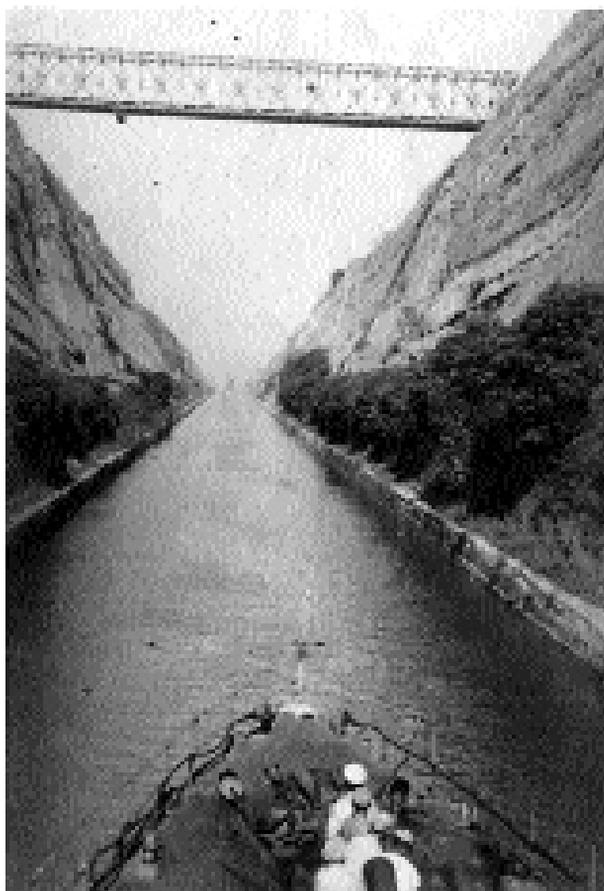
Riprendemmo il mare nel pomeriggio mettendo la prua verso Capo Ducato (Fra S. Maura e Prevesa); era notte inoltrata quando all'improvviso venne battuto posto di combattimento. Immediatamente vennero sparate delle raffiche di mitragliera ad alzo zero²¹. Le vedette avevano avvistato una sagoma nera a breve distanza, sagoma che avevano identificato come la torretta di un sommergibile, i primi colpi centrarono il paraflutti di prua, le cariche all'impatto esplosero spargendo schegge sulla coperta di prua. Subito dopo, corretto il tiro, i cannonieri centrarono il bersaglio che esplose fragorosamente. Proseguendo sulla nostra rotta speronammo il relitto. Io ero di servizio in macchina; sentivo i colpi e soprattutto sentii il botto con soprassalto dello speronamento. Sul ponte di prua giacevano cinque marinai feriti dai colpi esplosi a bordo e Bobby, con una ferita, guaiva.

Da terra ci segnarono di raccogliere eventuali naufraghi. Il nostro comandante vista la situazione giudicò inopportuno fermare la nave e proseguì sulla sua rotta. La nostra meta era Brindisi; una volta arrivati e

²⁰ Scaletta volante di corde.

²¹ Posizione più bassa.

ormeggiati, trovammo un'ambulanza pronta per raccogliere i feriti; il marinaio cannoniere Edoardo Mian prese in braccio Bobby per portarlo da un veterinario. Una volta sistemata la nave venimmo a sapere cosa era successo a Capo Ducato; gli operatori al semaforo del canale non erano stati informati dai tedeschi che una loro motosilurante aveva imboccato il canale nel senso opposto e convinti che detto canale fosse libero ci diedero luce verde. Al momento dell'incrocio le nostre vedette sicure del fatto che il canale era libero interpretarono la sagoma nera come una torretta di sommergibile nemico.



CANI IN BANCHINA

Mi piace riportare dal “Notiziario della Marina” del gennaio 1978 questo simpatico racconto del mio Comandante del Sebenico che, ai tempi della vicenda, era capitano di corvetta.

“Dedico questo modesto racconto agli uomini che costituivano l’equipaggio del Sebenico nel 1942. Quando sbarcai essi mi donarono un diario, scritto a mano, che naturalmente conservo come uno dei più bei ricordi di Guerra, ed ecco che oggi torno a loro, con questo breve racconto.

Sono passati da allora ben trentacinque anni eppure a volte quegli avvenimenti sembrano di ieri e credo che con l’affetto e la stima che mi dimostrarono, chi di loro avrà modo di leggere queste righe, ripenserà, per un momento commosso a quei giorni in cui serenamente tutti insieme compivamo il nostro dovere.

Quando imbarcai sul Sebenico come comandante, il 1° gennaio del 1942, dopo dodici mesi di Aviere, trovai un bel bastimento senz’altro in linea con gli standard europei del tempo che, a parte qualche difetto di stabilità e di autonomia (era stato costruito in Jugoslavia) aveva molte cose che mi apparvero assai interessanti e di particolare efficacia (vedi i cannoni singoli Skoda, a blocco orientabile. I siluri svedesi ad aria ed altri particolari) inoltre trovai a bordo due cani, Bobby e Baiziza che mi ricevettero con dignità e che costituivano le “mascotte” della nave, e quindi molto amati dall’equipaggio.

Nella vita di bordo, particolarmente in tempo di guerra, le “mascotte” rappresentano una specie di portafortuna e guai quindi perderle o lasciarle a terra. La piccola Baiziza era amata poi in modo particolare, avendo già conosciuto tutte le vicende della guerra in mare, era infatti una “naufraga” recuperata in mare dal piroscampo affondato dagli inglesi, di cui portava orgogliosamente il nome. Non appena si cominciò a navigare, e di miglia ne facemmo tante, mi accorsi che quei due cani, valevano assai di più di una semplice simbolica mascotte. In navigazione essi avevano preso l’abitudine di venire ad accovacciarsi sull’ala di plancia sotto la poltrona a sdraio, dove ero uso passare le mie ore, e la loro non fu soltanto una piacevole compagnia spirituale, infatti i due cani sentivano gli aerei inglesi molto prima di chiunque altro e mi permisero, con il loro ringhiare, di dare l’allarme quando nessuno ancora si era accorto di nulla. Le prime volte addirittura, l’ufficiale di guardia in plancia mi guardò sorpreso ed incredulo in quanto per tutto il giro d’orizzonte non si vedeva proprio nulla.

Ma poco dopo gli aerei arrivarono e da allora nessuno più dubitò del mio preventivo allarme. Malgrado che la nostra tecnica non avesse ancora reso operativo il radar grazie a loro avevo a bordo due ottimi sostituti, che furono sempre particolarmente validi, sia di giorno che particolarmente di notte.

Accadde però, durante una nostra sosta a Patrasso, che alla partenza il nostro Bobby non fosse a bordo e non si riuscisse a trovarlo. La sosta per riposo, era durata qualche giorno e il giovane animale evidentemente aveva trovato una compagna. Mentre eravamo al posto di manovra l'ufficiale di seconda venne da me, agitato ed addolorato, annunciandomi che Bobby mancava all'appello e proponendomi di fare qualcosa. Ma io avevo un appuntamento in mare a cui non potevo mancare. Tuttavia gli concessi venti minuti consigliandoli di sguinzagliare nella piccola cittadina tutti gli uomini della sezione di poppa. Grande fu però il disappunto e la delusione di tutti quando gli uomini rientrarono allo scadere del tempo concesso, senza l'amatissimo Bobby. Ma non potendo tardare oltre, e seppure a malincuore (pensavo al mio radar) dovetti dare l'ordine di rientrare la passerella e di uscire dal porto. Tutti guardavano invano sulla banchina, in cerca di Bobby, mentre l'ottimo "Sebenico" metteva fedelmente la prora al mare.

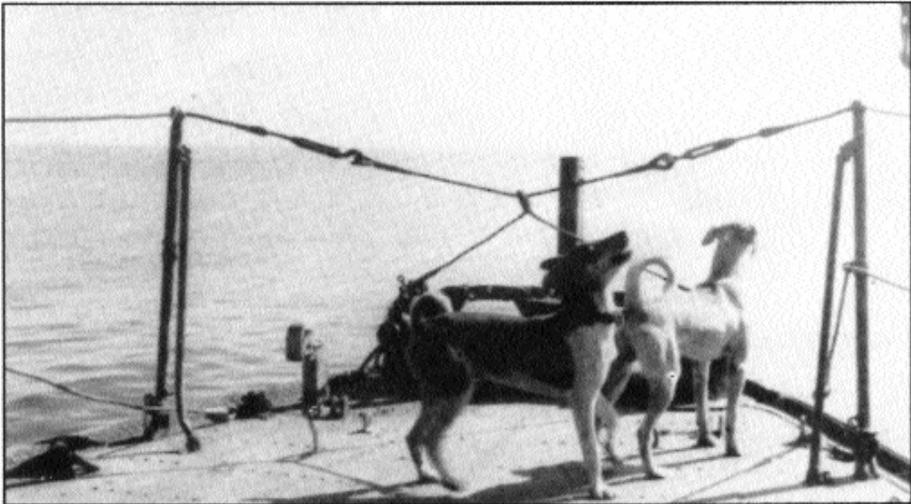
Da Patrasso dirigemmo su Bari, dove ve eravamo stati altre volte, e di lì partimmo per altra breve missione che ci portò nello stesso sorgitore. Quando rientrammo nel porto di Bari erano dunque passati vari giorni dalla partenza da Patrasso. Molti in cuor loro pensavano con nostalgia (compreso io) al nostro caro Bobby e ci chiedevamo dove potesse essere andato a finire. Era un pomeriggio chiaro e stavo girando la mia nave in mezzo al porto, per poi attraccare di poppa al nostro consueto posto d'ormeggio. Avevo girato il caccia e dirigevo con la poppa verso la banchina, quando proprio al culmine della leggera tensione che invade mentre si dirige a perpendicolo contro un muro di pietre. Sento da poppa un urlo incomprensibile. Pensai subito ad un relitto in mare, come primo provvedimento per evitare danni, fermai le eliche.

Vollì anche subito sapere che cosa accadeva. Poiché in manovra tutti devono stare zitti per non provocare equivoci confondendo gli ordini e le comunicazioni, chiesi immediatamente cosa stesse succedendo. Grande fu la sorpresa, nonché notevole la gioia, mia e dell'equipaggio nell'apprendere la notizia (c'è Bobby sulla banchina!). Come avesse fatto quel cane di bordo a tornare da Patrasso in Italia ed a mettersi proprio in quel punto dove lui sapeva bene, che prima o poi sarebbe tornato il "Sebenico" era inspiegabile. Seppi poi che un cane era salito a bordo del "Ributy" a Patrasso, ma che era sbarcato a Brindisi (altro porto da noi frequentato)

ma non ho mai potuto sapere come Bobby venne da Brindisi a Bari, e perché ci venne quando avrebbe potuto attenderci nell'altro usuale sorgitore. Ne lui potè mai dirci l'itinerario seguito. Ma la storia non finì lì. L'emozione e la gioia di tutti era vivissima (come eravamo allora semplici e sereni) tutti si agitavano pensando al piacere di riabbracciare il redivivo. Nell'ordinario lavoro, ormai tutto a bordo funzionava con straordinaria metodicità e prontezza, nessuno pensò alla grande gioia della brava Baiziza anche la cagnetta aveva visto il suo Bobby ed appena la passerella fu posta, sgaiattolando fra le gambe dei marinai si lanciò a corsa sfrenata incontro al suo amico.

L'urto fu però troppo violento e la passerella era molto stretta. Accadde così che uno dei cani finì in mare ma fu naturalmente subito ripescato. E così il bravo e fedele "Sebenico" con il suo splendido equipaggio riacquistò la sua mascotte, il suo radar e continuò a navigare con serenità e fiducia facendo fino in fondo il proprio dovere."

Amm. Luca Goretti de Flamini



VITA NEL LAGER

RISCHIARE PER POCHI TORSOLI

Il lagher distava circa un chilometro dalla strada; all'intersezione c'era una fermata del tram. Quando tornavamo dal lavoro accompagnati da due guardie scendevamo a quella fermata e ci avviavamo al campo incitati dal "*veiter*" (avanti) dei nostri accompagnatori.

Sul lato sinistro della strada che percorrevo ogni giorno, avevo notato un campo che era stato coltivato a cavoli-verza. I frutti erano stati raccolti ma sul campo rimanevano bene allineati e in vista i gambi. Guardavamo a quei torsoli con cupidigia e con l'acquolina in bocca. La fame ci attanagliava e la vista di generi commestibili ci faceva sempre grande effetto. Quella strada serviva solo il nostro lager e finiva con un cancello sul lato destro che dava accesso al campo e un secondo cancello, sul lato opposto, oltre il quale era visibile una montagnola di terra a forma di ciambella al centro della quale spiccava una postazione antiaerea costituita da una mitragliera quadrinata.

Quando entravamo nel campo, sempre accompagnati, dal corpo di guardia situato sul lato sinistro dell'ingresso usciva una guardia accompagnata da un cane lupo. Noi rallentavamo il passo per dare modo al tedesco di identificarci e di controllare che non introducessimo generi proibiti nel lagher.

Una volta entrati eravamo liberi di muoverci entro il perimetro del campo. La baracca del corpo di guardia ospitava anche il personale e la direzione del campo. La postazione antiaerea in caso di allarme era servita dalle guardie del campo.

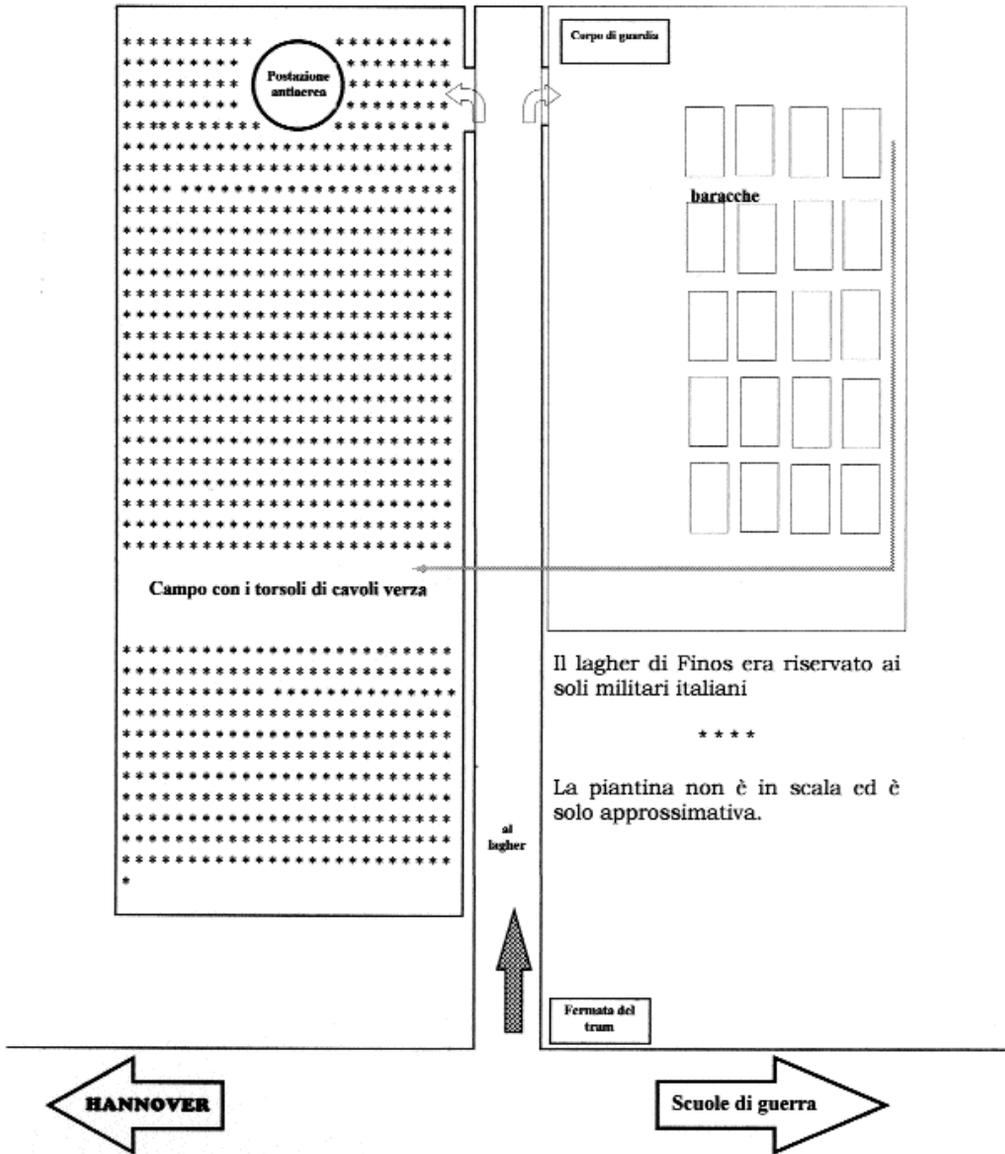
Era la situazione ideale per mettere in atto un'impresa che da troppo tempo ormai dominava i miei pensieri.

Forte del fatto che durante la notte le luci del campo venivano spente, ad eccezione di quelle del corpo di guardia, e che quella notte il cielo era coperto e non si vedeva ad un metro, decisi di agire.

Presi una sacca e con molta circospezione mi diressi verso un angolo della recinzione lontano dal corpo di guardia. Camminavo guardingo senza distogliere lo sguardo dalle luci; sollevai il filo spinato cercando di non ferirmi, passai sotto e dopo aver attraversato la strada, superai la recinzione del campo dei cavoli.

Cominciai a raccogliere furiosamente i torsoli e in poco tempo riempii la sacca. Il cuore batteva forte e il sangue mi martellava le tempie, avevo tanta paura. Terminata l'operazione, senza indugio, iniziai a ritirarmi tenendo ben

stretto il mio prezioso bottino. Sempre attento al corpo di guardia illuminato, ritornai velocemente al campo. Sapevo bene quali rischi correvo, ma la fame aveva avuto il sopravvento, ebbi fortuna, nessuno mi vide e mi ritrovai nella baracca con il prezioso bottino.



ISPEZIONE NOTTURNA

Una notte verso le ore due i tedeschi irruperono nelle baracche urlando: "Alle rauss" (tutti fuori con il cappello in testa). Fuori ci fecero allineare su tre file; l'operazione durò non meno di due ore e alla fine iniziarono un appello fuori ordinanza. Ogni chiamato doveva correre e presentarsi davanti al tedesco sull'attenti; questi lo squadrava attentamente verificava che avesse il berretto in testa e controllava il palmo delle mani. Tutto questo baracca per baracca, uomo per uomo. Quando finalmente fummo liberi di ritirarci nelle baracche stanchi e intirizziti ci chiedevamo il perché di quel controllo notturno. Le ipotesi erano le più diverse, ma nessuna certezza. Ormai era tardi, erano le quattro del mattino, venne frettolosamente distribuita la misera razione di pane, prima di partire per andare a lavorare.

Solo al pomeriggio al rientro dal lavoro, fummo messi a conoscenza della ragione di quella repentina levataccia. Un prigioniero, approfittando dell'oscurità, si era introdotto nel recinto delle cucine dove c'era il magazzino delle patate, ma era stato visto da un soldato tedesco in giro di ispezione. Accortosi di essere stato scoperto, era saltato sulla recinzione arrampicandosi sul filo spinato. Nella fuga aveva perso il suo cappello da alpino e si era ferito le mani e le braccia, pur essendo riuscito a guadagnare la sua baracca senza essere raggiunto. Naturalmente, attraverso quella notturna ispezione, i tedeschi erano riusciti a trovare il responsabile. Era un alpino originario delle Marche e precisamente di Jesi. I suoi compagni di baracca non lo videro mai più.

IL RIGORE DEI TEDESCHI

Con i tedeschi bisognava rigare dritto, si rischiava la vita.

Ricordo ancora un fatto che mi aveva scosso profondamente, protagonista un alpino della classe 1924, un certo Angelo Velo di S. Zenone degli Ezzelini. Era stato catturato dopo soli due mesi di vita militare. Una volta al campo si era reso colpevole di un furto. Aveva rubato a un compagno mezza razione di pane, era stato scoperto e aveva innescato una zuffa in camerata. Erano volati pugni e calci e lo schiamazzo aveva richiamato l'attenzione delle guardie che erano intervenute per riportare l'ordine. I tedeschi si erano fatti spiegare le ragioni della zuffa ed avevano portato, con modi brutali, il responsabile al corpo di guardia, sotto la minaccia delle armi. Quella fu l'ultima volta che vidi l'alpino Angelo Velo e di lui non seppi mai più nulla.

Un altro ricordo mi riporta ad un fatto accaduto al marinaio romagnolo di Cesena, tale Italo Domeniconi, dormiva nella mia stessa baracca.

Le latrine distavano dalla baracca una cinquantina di metri e di notte, con il freddo e poco coperti, quel tragitto era poco piacevole. Una notte la guardia tedesca sorprese Italo che orinava lungo il tragitto. Ai richiami del tedesco il nostro rispose con un gesto eloquente e poco gradito alla guardia; questi puntò il fucile sull'italiano e gli ingiunse di avviarsi verso il comando. Di lui non sapemmo nulla per molto tempo; lo incontrammo alcuni mesi dopo la liberazione. Era irriconoscibile per la sua incredibile magrezza e il suo colorito bianco. Ci raccontò la sua odissea: era stato internato in un campo di punizione a Libenau le cui crudeltà anch' io avevo sperimentato.

I PACCHI VIVERI

Dopo i primi mesi di prigionia, i tedeschi iniziarono a distribuire, ogni tanto, una specie di cartolina postale che ci permetteva di scrivere a casa. Sapevamo che la posta veniva censurata, ma questo non ci impediva di far avere qualche notizia e di ricevere qualche pacco viveri. Io non ebbi fortuna, riuscii a ricevere un solo pacco e anche mal confezionato. Quando lo aprii ritrovai mescolati un pacchetto di tabacco e mezzo chilo di anellini di pasta, oltre a quattro dadi Liebig e a un pezzo di pane ammuffito. In altri tempi avrei gettato tutto, ma allora tutto andava bene: mi preparai una minestrina da leccarsi i baffi anche se al gusto di tabacco.

Altri compagni ebbero maggior fortuna; qualcuno riceveva un pacco ogni mese. Ricordo un certo Clerici della mia camerata; era figlio di italiani che si erano trasferiti in Svizzera da diversi anni per ragioni di lavoro. Questi si era arruolato con la sua classe per non perdere la cittadinanza italiana e la scelta gli era costata diciassette mesi di prigionia. Riceveva regolarmente i suoi pacchi perché venivano dalla Svizzera con il timbro della Croce Rossa Internazionale ed erano dei signori pacchi!

LA TENTAZIONE DEGLI ORTI

Ai margini del nostro campo sorgeva un'area di circa un centinaio di metri quadri all'interno della quale erano stati ricavati dei piccoli orti recintati. In un angolo di ciascun orto c'era una casetta di legno. I fabbricati erano bene allineati ed avevano un bell'aspetto, uno diverso dall'altro nella forma e nel colore. Sembrava un paese da fiaba.

La Ditta Edelstein Werk, la fabbrica dove avevo lavorato anch'io, concedeva alle proprie maestranze un lotto di terreno (non so se in affitto o a titolo gratuito) dove i era possibile, la domenica, dilettarsi a coltivare ortaggi e fiori. In quei tempi di carestia gli ortaggi facevano veramente comodo.

Dopo la liberazione gli operai-giardinieri avevano chiuso il cancello che dava agli orti, con un lucchetto e una catena. Una mattina da uno degli orti; giungevano urli di lamento; subito fu avvertito il comando del campo che dispose immediatamente un sopralluogo. Fu trovato un uomo ferito ad entrambe le gambe. Il ferito che fu tradotto all'ospedale, era un fante italiano, tale Giovanni Pittaresi della provincia di Palermo che si era procurate le lesioni nel tentativo di introdursi nel recinto degli orti. Il malcapitato, una volta scavalcato il recinto, era inciampato in un filo teso ad arte che era collegato ad un rudimentale fucile costruito con un tubo di ferro caricato con pallini di piombo. L'esplosione lo aveva colpito provocandogli gravi ferite.

Il povero Pittaresi trascorse il resto dell'internamento all'ospedale.

Appena la polizia se ne andò, iniziò l'invasione degli orti da parte nostra; asportammo tutto quello che ci poteva servire. Io trovai una piccola radio, un divano a due posti e alcuni barattoli di cetrioli sotto aceto.

Con alcune assi e con alcuni fogli di cartone mi fabbricai un piccolo alloggio addossato alla baracca. Il divano che avevo procurato, risultò molto più confortevole della mia branda.

SOMMERGIBILI CLASSE "600" SERIE ARGONAUTA

Furono progettati da Bernardis e derivano dagli "squalo". Erano quindi dei sommergibili a semplice scafo con doppi fondi resistenti centrali e controcarene laterali. Essi rappresentarono la prima serie della classe "600" che fu la classe di sommergibili italiani meglio riusciti e più numerosa. Furono ottime macchine subacquee, robuste, manovriere, facili da gestire e da mantenere. Constatate le ottime qualità della serie "argonauta" la Regia Marina ordinò in successione altre quattro serie di unità per complessivi 59 battelli consentendo all'Italia di avere all'inizio del conflitto uno schieramento di sommergibili per il Mediterraneo, omogenei, moderni e validi.

Caratteristiche tecniche principali.

Dimensioni: L. (f.t.) 61,50 m; l (max) 5,65 m; Imm (media) 4,64 m:

Dislocamento: Sup. 666 t; Imm. 810 t.

Apparato motore: n°2 M.M.T.T. diesel da 750 hp ciascuno; n°2 M.M.E.E.P.P. da 400 hp ciascuno; n°2 linee d'asse.

Autonomia/Velocità: Sup. 3.873 mg a 9 nodi (vel.max 14 nodi); Imm. 71 mg a 4 nodi (vel.max 7,7 nodi)

Armamento: n°4 T.T.L.L. da 533 a prora, n°2 T.T.L.L. da 533 a poppa; n°6 siluri da 533 mm; n°1 cannone da 102/35; n°2 mitragliere da 13,2 mm.

Quota operativa massima: 80 metri.

Equipaggio: 4 ufficiali e 40 sottufficiali e comuni.

nome	cantiere	impostazione	varò	consegna
Argonauta	CRDA	09-11-29	19-01-31	01-01-32
Fisalia	CRDA	20-11-29	02-05-31	05-06-32
Medusa	CRDA	30-11-29	10-12-31	29-09-32
Serpente	To.Ta.	23-04-30	28-02-32	12-11-32
Salpa	To.Ta.	23-04-30	08-05-32	12-12-32
Jantina	OTO	20-01-30	16-05-32	01-03-33
Jalea	OTO	20-01-30	15-06-32	16-03-33

Abbreviazioni: CRDA=Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Monfalcone, To.Ta.=Tosi, Taranto, OTO=OTO Muggiano.

Cenni sull'attività svolta

Argonauta, In pace effettuò intensa attività addestrativa. Iniziò la seconda guerra mondiale al comando del TV²² V. Cavicchia Scalamonti ed andò perduto al termine della prima missione offensiva, il 29.06.1940 centrato dalle bombe di profondità dei CCtt britannici Dainty, Ilex, Decoy, Voyager, non ci furono superstiti.

Fisalia, In pace effettuò intensa attività addestrativa nel Mediterraneo e partecipò alla guerra di Spagna. Iniziò la seconda guerra mondiale al comando del TV G. Acunto ed effettuò attività offensiva nel Mediterraneo senza ottenere affondamenti. Dall'ottobre 1940 al marzo 1941 fu dislocato a Pola presso la Scuola Sommergibili come unità addestrativa. Successivamente continuò l'attività. Fu affondato al largo delle coste palestinesi il 28.09.1941, al comando del CC²³ G. Acunto, dalla corvetta britannica Hyacynth: non ci furono superstiti.

Medusa, In pace effettuò intensa attività addestrativa nel Mediterraneo. Iniziò la seconda guerra mondiale al comando del CC E. Grossi con il quale effettuò numerose missioni offensive, senza ottenere affondamenti. Nel marzo 1941 fu dislocato a Pola presso la Scuola Sommergibili come unità addestrativa. Fu affondato il 30.01.1942, al comando del CC E. Bertarelli al largo del Golfo del Quarnaro dal sommergibile britannico Thorn: ci furono due superstiti.

Serpente, Originariamente il nome assegnato era quello di Nautilus; esso fu cambiato in Serpente nel 1931. In pace effettuò intensa attività addestrativa in Mediterraneo e nel Mar Rosso: partecipò pure alla guerra di Spagna. Iniziò la seconda guerra mondiale al comando del TV A. Dotta ed effettuò numerose missioni offensive durante le quali, il 20.12.1940 silurò il Ct. Britannico Hyperion (1.340 t.). Il Ct fu talmente danneggiato che dovette essere finito dal sezionarlo Janus. Dal maggio 1942 fu dislocato a Pola presso la Scuola Sommergibili come unità addestrativa. L'8.09.43 partì da Pola al comando del TV R. Allegri per consegnarsi agli alleati; giunto ad Ancona, il 12.09.1943 Allegri decise di non consegnarsi e fece autoaffondare il sommergibile.

Salpa, In pace effettuò intensa attività addestrativa nel Mediterraneo e nel Mar Rosso. Durante la seconda guerra mondiale, al comando del CC A.

²² TV. Tenente di Vascello.

²³ CC: Capitano di Corvetta.

Biondo, effettuò numerose missioni offensive senza ottenere affondamenti. Fu affondato il 27.06.1941, al comando del TV R. Guagni, al largo di Marsa Matruh dal sommergibile britannico Triumph; non ci furono superstiti.

Jantina, In pace effettuò intensa attività addestrativa nel Mediterraneo e partecipò alla guerra di Spagna. Durante la seconda guerra mondiale effettuò 7 missioni offensive al comando del CC V. Politi senza ottenere affondamenti. Fu affondato il 05.07.1941 dal sommergibile britannico Torbay; ci furono 6 superstiti.

Jalea, In pace effettuò intensa attività addestrativa nel Mediterraneo. Partecipò alla guerra di Spagna al comando del CC S. Garino con il quale il 12.08.1937 silurò e danneggiò gravemente il Ct. Repubblicano Churruca (2.086 t.). Durante la seconda guerra mondiale svolse intensa attività offensiva nel Mediterraneo orientale senza ottenere affondamenti. All'inizio del 1941 fu destinato a Pola presso la Scuola Sommergibili come unità addestrativa. L' 8.09.1943 si recò a Malta e fino alla fine della guerra effettuò attività addestrativa per le unità antisom alleate a Gibilterra, Algeri, Ismaelia, Porto Said. Al termine del conflitto rientrò in Italia e fu radiato l' 1.02.1948.

Dal supplemento alla Rivista Marittima – gennaio 2003

EPILOGO

Sono arrivato alla fine della narrazione dei miei ricordi, tante altre pagine potrebbero essere aggiunte a queste, gli argomenti non mi mancherebbero. Permettetemi solo l'ultimo ricordo che mi riporta a bordo della mia nave, quando all'imbrunire il sole inesorabilmente tramontava. Al segnale del nostromo dell'Ammiragliato, con la serie di fischi, rispondevano, come un'eco tutte le navi in porto; tutti si fermavano, si scoprivano, rivolgendo lo sguardo verso il giardinetto di poppa. Era il segnale per l'ammaina Bandiera che sarebbe poi stata piegata e riposta nell'apposito cofano. Tutti gli uomini di qualunque grado, di qualsiasi idea e di ogni credo, fissavano intensamente e con commozione quel pezzo di stoffa colorata che scendeva maestosamente lungo l'asta. Quel drappo rappresentava il cuore della nave, e come nel cuore degli uomini si raccoglievano i pensieri e i ricordi delle case lontane e delle genti care, così quella bandiera raccoglieva i pensieri e le aspirazioni di tutto l'equipaggio.

L'ultimo mio pensiero va ai tanti compagni e amici che non ebbero la fortuna di tornare.

INDICE

Prefazione.....	pag. 5
Il fascino della divisa da marinaio.....	pag. 7
Otto settembre.....	pag. 14
Verso il lager.....	pag. 18
Vita da prigionieri.....	pag. 22
La liberazione.....	pag. 26
Ancora in marina.....	pag. 34
Antologia	
.....Una missione del 1942.....	pag. 36
.....Solcando i mari della Grecia.....	pag. 39
.....Cani in banchina.....	pag. 43
.....Vita nel lager.....	pag. 46
Sommergibili classe "600".....	pag. 51
Epilogo.....	pag. 54

Stampato da
SILEAGRAFICHE s.r.l.
Via Marchesi, 7 - 31057 Silea (TV)
Tel. 0422.362162 - Fax 0422.361950
www.sileagrafiche.it
E-mail: sileagrafiche@sileagrafiche.it

aprile 2004