

A magnanima impresa intenta ho l'alma

Agosto 1942.

L'isola di Malta, diventata centro di difesa delle posizioni britanniche in Mediterraneo, è ridotta allo stremo.

Dei sette piroscafi componenti il convoglio che, a metà giugno, era partito da Gibilterra, due soltanto sono giunti a Malta con rifornimenti scarsi per l'isola affamata di viveri, di combustibili, di munizioni...

Di fronte alla disastrosa situazione dell'isola, l'ammiraglio britannico decide di compiere un'azione in grande stile e allestisce un convoglio di quattordici piroscafi veloci, protetto da una scorta diretta e indiretta di sessanta navi da guerra di ogni tipo: portaerei, navi da battaglia, incrociatori, cacciatorpediniere e sommergibili, e da una non meno imponente scorta aerea.

Avuto notizia della preparazione prima e della partenza poi di un così imponente convoglio, l'alto comando italiano dispone, lungo la presumibile rotta, numerosi posti di agguato di sommergibili e di M.A.S. e, nella zona di Pantelleria, a 30 miglia a levante di quest'isola, concentra la terza e la settima divisione incrociatori col compito di attaccare il convoglio proveniente da Gibilterra e impedirgli di raggiungere il porto di La Valletta.

Il passaggio del convoglio nella zona di Pantelleria è previsto per il 13 agosto all'alba.

Per raggiungere il punto fissato, parte da Messina una divisione di tre incrociatori da 10.000 tonnellate, *Gorizia* che batte insegna di ammiraglio di divisione; *Bolzano* e *Trieste*, tutti armati con otto pezzi da 203, 16 da 100/47 aa., 4 tubi di lancio per siluri da 533 mm., con una velocità di 35 nodi orari. Vi si aggrega l'incrociatore da 5000 tonnellate *Muzio Attendolo*, partito da Napoli, armato con otto pezzi da 152/53, 6 da 100/47 aa. e 6 tubi di lancio per siluri da 533 mm. La divisione è scortata da otto cacciatorpediniere.

Immaginiamo di essere imbarcati sull'incrociatore *Bolzano* che è al comando del capitano di vascello Mario Mezzadra da Luino, la ridente cittadina sulla riva orientale del Lago Maggiore, ufficiale di alte qualità morali, di riconosciuto valore, innamorato del mare e della Marina.

Comandante in seconda è il capitano di Fregata Andrea Fé d'Ostiani da Torino, ufficiale dalla diritta coscienza, comprensivo e umano, di cui fui collaboratore affezionato in uno dei periodi più felici della mia vita militare e di cui ora ricordo il nome e l'opera con intima commozione.

Le quattro unità della divisione *Gorizia*, navigano su due colonne, a una velocità di 20 nodi. Il *Bolzano* sul quale noi siamo idealmente imbarcati, naviga nella scia del *Gorizia*. L'*Attendolo* segue il *Trieste*.

Il sole è già alto sull'orizzonte. A ponente si intravede il profilo dell'isola di Pantelleria.

A bordo è in distribuzione all'equipaggio biscotto e caffè per la prima colazione. E' un momento di moderata allegria. Gli uomini ai propri posti di combattimento fanno le loro previsioni sull'esito della missione.

— Cosa ne dice, capo? — chiede il cannoniere Corda,

un sardo di Montecani, al capo cannoniere Antello Santini di Pontedera, sorvegliante del pezzo n. 12.

— Io non sono profeta — risponde Santini — ... ti posso solo dire che gli daremo sotto...

— E' meglio non parlare di corda in casa dell'impiccato — insinua il cannoniere Emanuele Formica da Milazzo...

Corda, indispettito replica sdegnoso:

— Pure le formiche hanno la tosse...

E tutti ridono. Solo il cannoniere Cosimo Lo Papa da Taranto, tace, non si unisce al coro gioioso...

— Che hai Cosimo? Mal d'amore? — chiede con una punta di malizia capo Santini.

— Macché — interviene Corda — il nostro Cosimo è papa, ma non sarà mai papà...

Cosimo Lo Papa lo fulmina con una occhiata all'acido prussico e ancora si tace...

— Beh, ragazzi, pensiamo alla salute, stiamo allegri... per metterci di cattivo umore avremo tempo — conclude capo Santini, cui è devoluto il mantenimento della disciplina del piccolo gruppo di puntatori e di serventi del suo pezzo.

Al pezzo n. 4 è destinato il capo cannoniere Velio Sorso, un udinese scanzonato che tiene allegro l'armamento del suo pezzo raccontando gustose barzellette...

Passa il comandante Fé d'Ostiani:

— Bravo Sorso... tieni allegra la compagnia... mi raccomando non me li guastare questi ragazzi...

— Per carità, signor comandante... racconto barzellette da collegiali... soltanto che sono ingordi mentre io vorrei raccontarle sorso a sorso...

— Ti credo, ti credo... — dice Fé d'Ostiani, ridendo... intanto buona guardia... e si allontana, vigilante, verso il settore di prora che è di sua competenza.

Sono le otto e sette minuti.

E' stato da poco effettuato il simbolico « alza bandiera », quando le vedette danno l'allarme.

Il cacciatorpediniere *Fuciliere*, di scorta alla Divisione, ha alzato bandiera rossa e spara in mare sulla dritta per indicare una scia di siluro, proveniente da un sommergibile.

— Barra tutta a dritta, ordina il comandante.

Il timoniere esegue rapido l'accostata.

Tutti gli ufficiali in plancia, con i binocoli, tutta la gente in coperta, guarda in mare. Difatti è visibile la scia di un siluro che da poppa converge verso prora.

Con l'accostata ordinata dal comandante, il *Bolzano* riesce a scapolare il siluro che, proseguendo la sua corsa, va a colpire l'incrociatore *Attendolo*, cui asporta metà della prora senza peraltro comprometterne la galleggiabilità tanto che può rientrare alla base con i propri mezzi.

Non sono passati trenta secondi che un altro allarme echeggia. A poppavia si avvista la scia di un altro siluro che velocissimo dirige con impatto di 110 gradi sotto la plancia.

E' un momento altamente drammatico. La nave procede a tutta velocità e ha già fatto una accostata di venti gradi. Un'ultima disperata manovra non riesce però a far scapolare l'arma insidiosa che esplode con straordinaria violenza.

Il *Bolzano* sobbalza, è scosso come da un tremito convulso. Tutta la plancia è invasa da colonne di fumo e di nafta incendiata. L'armamento del complesso n. 2 e quello della mitragliera, sono proiettati in mare. Un cacciatorpediniere di scorta li raccoglie.

Interrotte tutte le comunicazioni, il palco di comando rimane completamente isolato dal resto della nave, il cui governo è diventato impossibile. Fumo e fiamme bloccano i normali accessi della plancia.

Il comandante Mezzadra tenta l'uscita verso prora e mentre si avvia, si rivolge al direttore del tiro:

— Modena, prenda una carta nautica e me la porti...

Accompagnato dall'aspirante guardiamarina Papuc-

cia, il capitano di corvetta Modena tenta di eseguire l'ordine, ma non riesce ad avanzare verso la sala nautica: vi è come una spessa muraglia di fumo densissimo traversato da lingue di fuoco...

— Novari, provi lei che ha la maschera, dice Modena al sottocapo segnalatore...

S'inoltra il buon Novari nella spessa cortina di fumo denso e acre, raggiunge la sala nautica e riesce a portare al comandante la carta nautica richiesta.

Ormai l'incendio domina tutta la zona compresa tra il fumaiolo prodiero e la plancia e, praticamente, divide la nave in due settori.

Sulla scorta delle informazioni che mano a mano gli pervengono, il comandante misura l'entità dei danni riportati dal suo incrociatore, ha dinanzi a sé il quadro terrificante delle devastazioni subite, la drammatica situazione che bisogna dominare: lacerato lo scafo da una falla in corrispondenza del locale caldaie, inutilizzata la camera d'ordini, lacerati i corrispondenti depositi di nafta con abbondante proiezione di liquido infiammato in coperta.

Occorre organizzare un posto di comando provvisorio a poppa, la sola parte della nave che non è stata ancora invasa dalle fiamme divoratrici.

Ma come raggiungere la poppa? Il passaggio di sinistra è reso impraticabile per lo scoppio dei proietti da cento e da venti. Ne sono vittima il guardiamarina Francesco Musante, sottordine ai pezzi da 100 mm. e il secondo capo puntatore Pierino Lusani che la fiamma ha divorato. Gravi ustioni hanno riportato il capo cannoniere Mario Catullo, il capo furiere Guglielmo Massaro, i marinai Ferdinando Monaco, Angelo Manner e Antonio delli Muti, che stoicamente si sono avventurati nella bolgia ardente per tentare l'allagamento delle riserve incendiate e provvedendo a buttare in mare le cartucce.

Altrettanto impraticabile è il passaggio di dritta,

anch'esso invaso dal fumo, dalle fiamme, dal vapore proveniente dalla zona incendiata.

Unica possibilità, per il momento, è di raggiungere la poppa via mare: fatto calare in mare lo zatterino, il comandante Mezzadra, accompagnato dall'ufficiale di manovra, tenente di vascello Marco Bozzo da Camogli, raggiunge la poppa e vi istituisce un posto di comando di fortuna.

Una nave da guerra è un complesso e delicato organismo che richiede cure assidue e molteplici; non solo, ma essa rappresenta un patrimonio inestimabile non soltanto materiale, ma anche e oserei dire soprattutto morale per gli incalcolabili valori che in essa racchiude e impersonati dallo stato maggiore e dall'equipaggio, frutto di lunga preparazione e di più lunga tradizione. E questo patrimonio bisogna salvarlo. Ed a salvarlo concorre con slancio ammirevole tutto il personale di bordo, a gradi diversi di capacità e di responsabilità.

Ora il nemico da combattere — terribile, implacabile nemico — è l'incendio che assume proporzioni sempre più allarmanti. Sul mare il *Bolzano* è un immenso rogo che fiammeggia e tra le fiamme di quel rogo, uomini coraggiosi, si adoperano con disperato valore, con stoica fermezza a contrastare alla fiamma nuova preda.

Particolarmente critica è la situazione del primo e secondo locale di batteria completamente invasi dal fumo. Il ponte corazzato è arroventato. Negli altri locali non ancora tocchi dall'incendio, la temperatura è elevatissima. L'atmosfera è irrespirabile.

La macchina di poppa è in moto lentamente per la scarsa emissione di vapore delle poche caldaie ancora intatte. Per governare la nave col timone meccanico, il comandante è costretto a formare una catena di marinai per la trasmissione degli ordini.

Intanto l'appruamento continua: lentamente ma progressivamente.

— Carta, come stiamo? — chiede il comandante...

E il guardiamarina Ettore Carta, fervido italiano di Tunisi, che è addetto alla lettura delle immersioni risponde:

— Superato tre metri dalla normale...

La situazione diventa sempre più seria.

Accorre il capo cannoniere Vincenzo Prisco da Fontana in quel di Pola:

— Comandante, nei depositi di prora la temperatura è salita da 48 a 51 gradi.

Più che seria, la situazione diventa ora pericolosa. La nave corre il rischio di saltare.

Al comandante Mezzadra si pone il dilemma: allagare i depositi per non saltare con la nave o allagare i depositi e mettere in pericolo la galleggiabilità della nave affrettandone l'affondamento.

Il capitano del genio navale Armando Traetta, tarantino di Laterza, che già si prodiga, infaticabile e ardito, nell'assolvere i doveri del suo specifico incarico, convocato dal comandante, assicura che allagando i depositi di prora, la galleggiabilità della nave non sarà compromessa.

Non vi è dunque da esitare. L'esplosione dei depositi munizioni, rappresenterebbe una catastrofe immane... e l'ordine di allagare i depositi viene dato.

Ma è possibile eseguire prontamente l'ordine? La violenza del fuoco, la densità del fumo sono tali da impedire ogni passaggio da poppa a prora.

Con mirabile coraggio, non privo di audacia, il capitano Traetta, indossa il vestito antifiama e l'autorespiratore e affronta il terribile nemico. Ma il nemico, geloso della sua preda, lo respinge. Barcollando per un principio di asfissia, il giovane ufficiale torna indietro.

Accorre il capo meccanico Giovanni Petrazzoli, un napoletano scanzonato, il quale affronta, con serena audacia la fiamma vorace; ma anche lui ritorna indietro e:

— Comandante, non c'è bisogno di allagare i depositi. Il n. 2 si sta allagando da sé: ho avvertito nettamente il rumore dell'acqua che penetra giù.

Rimane però il deposito numero uno, per raggiungere il quale è necessario attraversare la corsia sinistra di sotto il castello, già invasa e si potrebbe più esattamente dire ostruita dal fumo e quindi attraverso la garitta sinistra, scendere nel locale uno di batteria percorrendo il locale due già preda dell'incendio.

Non sempre a bordo delle nostre navi da guerra si ha bisogno di ordini nei momenti di emergenza: sovviene in certe circostanze l'intelligente iniziativa personale.

Il giovane capo meccanico Crescenzo Magliocca da Maddaloni, che nei locali prodieri aveva ammirato fin dall'inizio del siluramento, il comandante in seconda Fé d'Ostiani che sebbene ferito a un piede che gli rendeva difficoltosa e dolorosa la deambulazione, si prodigava con serenità e noncuranza del pericolo, nelle zone avariate, in preda alle fiamme, impartendo ordini e concorrendo personalmente ad arginare ed estinguere il violento incendio, — magica virtù dell'esempio — il capo meccanico Magliocca, dicevo, indossato il vestito anti fiamma e l'autorespiratore, avanza deciso verso la fiamma per tentare la manovra. Ma non può avanzare. Il fumo della nafta è come un muro spesso che ostruisce il passaggio. Ritornato indietro, Magliocca ha un moto di dispetto, che è una sfida al nemico subdolo che lo ha respinto.

— Voialtri venite con me, ordina, rivolgendosi al secondo capo SDT Panicchi, al sottocapo SDT Lutazi e al cannoniere Giovanni Traddaiu, che si adoperano nell'aprire, tra i relitti, un passaggio in coperta.

— Pronti — risponde con slancio, per tutti, Traddaiu, un sardo tenace di Martis... e la piccola comitiva raggiunge il portellone imbarco viveri e dal castello penetra nel sottocastello attraverso la mensa secondi capi,

scende al piano di batteria, raggiunge il locale antinfermeria.

Così è presto detto. Ma bisognerebbe conoscere la struttura interna di una nave da guerra per rendersi conto di quello che significano questi successivi passaggi da un locale all'altro e giustificare il:

— Finalmente ce l'abbiamo fatta!... — che Magliocca grida come un grido di vittoria! Ma subito dopo lancia un fiero: Accidenti!

Egli ha constatato che le trasmissioni sono inceppate per la deformazione dei passaggi a paratia. Dopo aver corso tanti rischi, ecco che la manovra non può essere eseguita.

— Bella fregatura — commenta Traddaiu — essere arrivati fin quaggiù e doversene tornare a mani vuote...

— Ma che mani vuote... — replica Magliocca accigliato... poi dopo un istante:

— Tu seguimi.

Ed entrambi, il napoletano multanime e il sardo tenace, invece di abbandonare l'impresa, si calano con sagacia e sangue freddo nella intercapedine adiacente al deposito in pericolo e con grande abilità manovrano la saracinesca di allagamento e di innaffiamento. Anche il deposito numero uno è salvo.

La piccola comitiva, ricongiuntasi, torna in coperta e riferisce al comandante l'opera compiuta.

— Bravi ragazzi!

E' questa l'alta ricompensa che inorgoglisce i nostri marinai: il bravo e talvolta la stretta di mano del proprio comandante.

Intanto si procede al raddrizzamento della nave sbandata di circa sei gradi, mediante il bilanciamento con travaso di nafta dei depositi poppieri e, mentre tale operazione è in corso, un improvviso fragore scuote la nave.

Sono le sovrastrutture interne e la cassa a fumo che crollano, dando nuovo alimento all'incendio pro-

veniente dai locali inferiori. Tutti gli estintori, tutte le bombe pirofughe, i tre lancia-comete rimasti, sono mobilitati per combattere questo nuovo pauroso focolaio di incendio.

Dura lotta quella dell'uomo contro la fiamma! Quando pare che l'incendio è domato in un settore, ecco che da una zona contigua, subdola, la fiamma riappare dapprima timidamente lingueggiando, poi d'improvviso fiammeggiando impetuosa, crepitante, stridente e verso di essa si rivolge l'opera infaticabile di uomini devoti, votati al sacrificio. Ma la fiamma domina sul valore e sul sacrificio degli uomini.

La prua della nave si immerge sempre di più. Il livello del mare è già a due metri dall'occhio di cubia. La poppa è molto emersa. L'elica affiora. Lo sbandamento è in aumento di circa quindici gradi. L'estremità del barcarizzo di dritta è fuori dell'acqua di circa due metri. Di minuto in minuto la nave può capovolgersi.

Chi mai potrà tradurre in parole umane lo stato d'animo del comandante Mezzadra, del suo secondo Fé d'Ostiani, degli ufficiali, dell'equipaggio dinanzi alla fine ormai certa della loro nave e alla loro assoluta impotenza di salvarla dopo di avere esauriti tutti i mezzi a loro disposizione anche se attiva, operante è la loro disperata volontà?

Tutto è stato tentato. Sono stati compiuti atti sublimi di abnegazione personale per evitare simile catastrofe. Invano! L'acqua e il fuoco, le due forze fra loro nemiche, si sono alleate per vincere, per umiliare, per mortificare, per irridere allo sforzo concorde, tenace degli uomini.

L'equipaggio meraviglioso, riunito in due isole, a poppa ed a prora, è calmo, disciplinato, attende senza impazienza gli ordini.

Il vento che ora si è levato, sgombra del fumo il passaggio al centro, vicino al complesso numero uno.

— Modena — ordina il comandante — profitti di questo momento di schiarita per trasferire a poppa gli uomini che sono a prora... L'ordine è rapidamente eseguito.

E quando tutta la gente è radunata a poppa, il comandante circondato dal suo stato maggiore, dà l'ordine di abbandonare la nave.

Drammatico istante!

Dinanzi al pericolo dell'esplosione, dinanzi al pericolo dell'affondamento sempre presente, nessuno di quegli uomini ha tremato. Tutti hanno combattuto con sereno coraggio, con temeraria audacia, con lucida intelligenza, il duplice nemico.

Ma ora dinanzi all'ordine tremendo di abbandonare la nave ormai condannata, un tremito percorre gli uomini ammassati a poppa, una poppa che si solleva alta sul mare. Ufficiali e sottufficiali hanno gli occhi lucidi di pianto represso.

Nei pressi del *Bolzano* il cacciatorpediniere *Geniere* della scorta si appresta a dargli assistenza.

— Ordinare al *Geniere* di accostare sulla dritta, grida il comandante. E poco dopo:

— La bandiera di combattimento...

Il sottotenente di vascello Massà, seguito dal canoniere Traddaiu, corre in quadrato e dopo pericolosi equilibrismi, data l'inclinazione della nave, le paratie contorte, il pavimento ingombro di rottami, porta in coperta la bandiera di combattimento.

Senza bisogno che il comandante dia l'ordine, tutta la gente, dimentica delle drammatiche circostanze, si scopre al passaggio della bandiera, simbolo venerato della Patria, la bella bandiera che aveva sventolato vittoriosa sul mare della battaglia a Punta Stilo, a capo Teulada, a Gaudo...

E quando il cacciatorpediniere *Geniere* si affianca sulla dritta del *Bolzano* per iniziare il trasbordo dell'equipaggio rimasto a bordo, il comandante si toglie il berretto e a gran voce grida:

— Viva il Re!
— Viva il Re — risponde l'equipaggio indomito...
— Viva il Re — fanno eco dalle imbarcazioni e dalle zattere i naufraghi raccolti.

E l'esodo triste comincia.

I marinai, i graduati, i sottufficiali, gli ufficiali, ordinatamente passano sul *Geniere*. Ultimo il comandante Mezzadra preceduto dalla bandiera di combattimento e dal comandante Fé d'Ostiani, il piemontese fedelissimo, animatore instancabile della sua gente, spirito ardente dotato di grande coraggio, di inflessibile tenacia, che nell'ora triste ha fatto riflettere ancora una volta le sue alte virtù.

Da bordo del *Geniere* il comandante Mezzadra dirige le operazioni di rimorchio del suo incrociatore. E' un tentativo estremo quanto audace.

Mentre il *Geniere* manovra per prendere il rimorchio, il cavo cade e l'aspirante guardiamarina Pier Giacomo Vianello da Vado, già trasbordato sul *Geniere*, si lancia audacemente in mare per ristabilire il rimorchio interrotto. Lo seguono coraggiosi per coadiuvarlo nella difficile operazione, il secondo nocchiere Vieno Posa da Minervino Murge, il capo elettricista Giuseppe Chiricozzi da Ronciglione, il nocchiere Catello Pulzella da Gragnano e il marinaio Luigi Avellino da Ponza.

Condotta a termine l'operazione, il *Geniere* mette in moto e inizia il rimorchio del *Bolzano* da poppa. Mesto corteo!

Dal non lontano isolotto roccioso di Panarèa, l'antica Hicesia dei Romani, appartenente al gruppo delle Eolie, situata tra Lipari e Stromboli, dall'alto del villaggio San Pietro che domina la punta di Peppa Maria, gli abitanti del villaggio seguono trepidanti la drammatica vicenda. Dalla cappelletta del villaggio, la campanella suona a distesa, come un saluto e un augurio ai superstiti.

Lentamente il corteo si avvicina all'isolotto e il *Bolzano* è portato ad arenare sulla piana sabbiosa di Peppa Marina.

Sono le ore quattordici di giovedì 13 agosto 1942.

Il *Bolzano* lancia nell'aria sibili dapprima fiochi, poi più vigorosi come il respiro ultimo di un gigante che muore, e affonda, col castello sottacqua, appoggiandosi sul fondo sabbioso.

Istintivamente dalle zattere, dal *Geniere*, tutta la gente si scopre e un grido si alza nel cielo che l'onda raccoglie e porta lontano ai lidi della Patria: Viva l'Italia!