

Osservatorio di Politica Internazionale



IL POSSEDIMENTO ITALIANO DELL'EGEO NEL TURBINE DELLA 2[^] GUERRA MONDIALE

di Vincenzo Gaglione

SOMMARIO

BREVE INTRODUZIONE	Pag. 3
IL DODECANNESO NEL TURBINE DELLA 2A GUERRA MONDIALE	Pag. 4
INIZIALI OPERAZIONI CON L'UTILIZZO DI SOMMERGIBILI	Pag. 5
L'AZIONE DEI VIOLATORI IN SUPERFICE	Pag. 8
UN EPILOGO PARTICOLARE	Pag. 18
FONTI E LETTURE PER APPROFONDIMENTI	Pag. 25

IL POSSEDIMENTO ITALIANO DELL'Egeo NEL TURBINE DELLA 2A GUERRA MONDIALE

L'eroica e provvida azione dei primi “violatori di blocco”

BREVE INTRODUZIONE

A differenza di quanto si era verificato nella Grande Guerra, quando il potere marittimo era detenuto saldamente dall'Intesa, nella 2^a Guerra Mondiale, con la scelta politico-militare di una alleanza continentale, all'Italia si era posto il problema delle comunicazioni marittime.

L'interruzione delle linee di traffico commerciale, mediterranee e transoceaniche, poteva essere vero essere compensata con l'aumento degli scambi terrestri con alcuni Paesi d'Oltralpe vicini all'“Asse” in via di crescente egemonia; restavano, però, sempre obbligate le linee di rifornimento militare con i vari teatri di operazione da tempo attive e che si sarebbero aperte nel corso della guerra (Libia, Egeo, Tunisia). Tale scenario avrebbe imposto un inedito confronto aeronavale tra la Regia Marina e la *Royal Navy*.



Il compito principale della Regia Marina era diventato la protezione e il mantenimento delle comunicazioni marittime “con andamento per meridiano”, cioè dai porti nazionali a quelli libici, ed il contrasto dei traffici di rifornimento avversari “con andamento per parallelo”, lungo la direttrice Gibilterra-Malta-Egeo-

Alessandria. Gibilterra e Alessandria erano le serrature per l'accesso agli oceani, Malta per le comunicazioni mediterranee.

Purtroppo, tutte queste “chiavi” erano detenute dai britannici.

Questo serrato confronto, ufficialmente conosciuto come “Difesa del Traffico”, e poi, la “Battaglia dei Convogli” può essere definita come l'insieme delle operazioni aero-navali che, dal Giugno del 1940 al Settembre del 1943, aveva visto confrontarsi nel Mediterraneo da una parte le unità militari e mercantili italiane, impegnate a rifornire di uomini e materiali i fronti d'oltremare e dall'altra parte le forze navali britanniche, prima, ed Alleate, poi, che a tali azioni si opponevano accanitamente e con risorse anche notevoli.

I rifornimenti venivano assicurati con l'impiego sia di navi militari, quando il trasporto aveva particolare carattere di urgenza, sia di navi mercantili; quest'ultime talvolta in forma isolata ma, più spesso, in gruppi scortati, ossia in “convoglio”.¹

IL DODECANNESO NEL TURBINE DELLA 2^a GUERRA MONDIALE

Il Possedimento Italiano dell'Egeo era territorio smilitarizzato, per cui nelle varie isole esistevano solo modesti presidi come simbolica testimonianza delle nostre Forze Armate.

Dal 1937, dopo la guerra etiopica e i prodromi della politica del c.d. «*Patto d'acciaio*» con la Germania, anche per il Dodecaneso iniziò il periodo del riarmo che venne completato nei quattro anni successivi, con lo stanziamento nel territorio insulare di circa 50.000 uomini di cui 37.500 solo nell'isola di Rodi.



¹ Nel complesso si era trattato di un'attività imponente che, per tutti i trentanove mesi del conflitto, aveva visto organizzare da e per i porti italiani d'oltremare oltre 4000 convogli, ben pochi dei quali erano sfuggiti all'offesa dei mezzi navali e aerei del nemico, soprattutto fra quelli diretti in Africa Settentrionale. La locuzione “*Battaglia dei Convogli*” è di solito riferita ai convogli diretti o provenienti dall'Africa Settentrionale, perché soprattutto su questa rotta si erano registrati gli scontri più cruenti e le perdite maggiori.

Con tutta questa nuova gente, giunta nelle isole per ragioni di difesa, il peso demografico si venne quasi a raddoppiare mentre le risorse andavano sempre più assottigliandosi per le difficoltà dei rifornimenti. La distanza del Possedimento Italiano dell'Egeo dalla Madre Patria ed il vigilante controllo della «*Mediterranea Fleet*» frustravano decisamente ogni tentativo di poter portare sollievo alle necessità delle isole.

Dal 10 giugno 1940, data di entrata in guerra dell'Italia, anche per il Possedimento iniziò una tragica stagione di ristrettezze che non potevano di certo essere superate con i pur floridi «*orti di guerra*». La situazione andò, quindi, sempre peggiorando fino al blocco totale del territorio da parte delle marine da guerra alleate.

All'inizio delle ostilità molti nostri vertici militari ritenendo che la «*Blitzkrieg*» («*guerra lampo*») facesse risolvere il conflitto in tempi brevi, credevano che per i rifornimenti dei territori esterni fossero sufficienti anche le capaci «tasche» dei sommergibili posamine, i soli che riuscissero a forzare il blocco alleato. Dunque, nei primi momenti del conflitto, fu dunque grazie agli equipaggi dei sommergibili: «*Corridoni*», «*Atropo*» e «*Zoea*» se ogni tanto affiorava anche nelle acque dell'Egeo qualche piccola Bandiera Tricolore.²

INIZIALI OPERAZIONI CON L'UTILIZZO DI SOMMERGIBILI

Questi tre grossi sommergibili in ragione degli ampi spazi ricavati per il trasporto e la posa delle mine, furono molto impiegati in missioni di trasporto, all'atto dell'entrata in guerra dell'Italia:

- **L'ATROPO**, Sommergibile posamine classe Foca (dislocamento 1305 tonnellate in superficie, 1625 in immersione). Il 22 giugno 1940, al comando del Capitano di Fregata Luigi Caneschi (39enne, da Napoli), parte da Taranto per Lero, per trasporto materiali. È la sua prima missione di guerra. Il 26 giugno, farà ritorno a Taranto. Durante la navigazione, avvistò alle 0245 dello stesso

² All'entrata in guerra dell'Italia, lo *Zoea*, insieme al gemello *Atropo* ed al più anziano *Filippo Corridoni*, forma la XLIX Squadriglia Sommergibili del IV Grupsom, con base a Taranto.

giorno, nelle acque dell'Isola di Amorgos, un sommergibile avversario contro il quale effettuò lancio di 2 siluri, in apparenza senza esiti.

Il 20 novembre 1940, nuovo trasporto da Taranto a Lero. Il 21 novembre, decrittatori britannici dell'organizzazione "Ultra" intercettano e decifrano un messaggio con cui Roma informa Rodi del previsto arrivo dell'*Atropo* nel punto convenzionale "E" il 27 novembre. I britannici non potranno, tuttavia, organizzare un agguato, non conoscendo la posizione del punto "E".³

- **IL FILIPPO CORRIDONI**, Sommergibile posamine della classe Bragadin (dislocamento di 965 tonnellate in superficie e 1068 in immersione). Il 16 luglio 1940, al comando del Capitano di Corvetta Manlio Minucci, lascia Tobruk alle 6.45 diretto a Lero, trasportando materiali tra cui altre casse di documenti, pubblicazioni e materiale idrografico per tale base. Il 19 luglio 1940, arriva a Lero alle 15.30, dopo aver percorso 426 miglia marine.

Il 13 ottobre 1940, alle 16.20, sempre al comando del Capitano Manlio Minucci, parte da Taranto per una missione di trasporto a Rodi e Lero, con a bordo viveri e materiali dell'Esercito e dell'Aeronautica. Il servizio segreto della *Royal Navy* è al corrente della missione, grazie all'intercettazione e decifrazione di messaggi da parte della organizzazione "Ultra". In data 15 ottobre il comando della *Mediterranean Fleet* viene dapprima informato che un sommergibile carico di rifornimenti dovrà raggiungere Rodi, e poi che il sommergibile in questione è il *Corridoni*, che entrerà in Egeo nel pomeriggio del 16 ottobre raggiungendo Rodi il mattino del 18. Il 15 ottobre 1940, dalle 9.30 alle 14.02,

³ *Ultra* (o anche *UltraSecret*) denominazione inglese per le informazioni derivate dalla decrittazione delle comunicazioni dei tedeschi durante la guerra. Il termine in seguito divenne la designazione tipica, sia in Gran Bretagna che negli Stati Uniti, per tutte le informazioni ottenute da fonti crittoanalitiche di alto livello. Il nome deriva dal fatto che i successi crittoanalitici erano considerati più importanti del più alto livello di segretezza disponibile (*most secret*, per massima segretezza) e perciò fu conferita la denominazione di *ultra* segreto. L'esistenza di tale sistema, quando divenne nota a metà degli anni Settanta, confermò il fatto che le accuse di tradimento rivolte alle forze armate italiane dai tedeschi fossero prive di fondamento. La maggior parte del traffico tedesco era cifrato mediante la macchina *Enigma*, pertanto il termine "Ultra" è stato spesso usato come sinonimo della decrittazione di "Enigma". A decrittarlo fu il *Secret Intelligence Service*, attraverso gli specialisti dell'unità di crittoanalisi a Bletchley Park, sede della *Government Communications Headquarters*. Questi attacchi, comunque, non avvengono per caso: nella terza decade di giugno, infatti, alcuni cacciatorpediniere britannici hanno affondato il sommergibile *Uebi Scebeli*, ed in quell'occasione hanno catturato alcuni documenti segreti tra cui un ordine di operazioni che indicava le posizioni assegnate per gli a sommergibili e naviglio Nazionali (che devono formare una linea di pattugliamento, con altri sommergibili, tra Creta e l'Africa Settentrionale. Cfr. Alberto Santoni, *Il vero traditore, Il ruolo documentato di Ultra nella Guerra del Mediterraneo*, Mursia, 1981, Milano, passim.

il *Corridoni* è sottoposto a caccia,⁴ da parte di un cacciatorpediniere che tenta di localizzarlo con il *sonar*, lanciando bombe di profondità alle 9.48 ed alle 10.35. Riesce a mettersi in salvo. Il 19 ottobre 1940, arriva a Rodi alle 9.25, dopo aver percorso 820,5 miglia.⁵

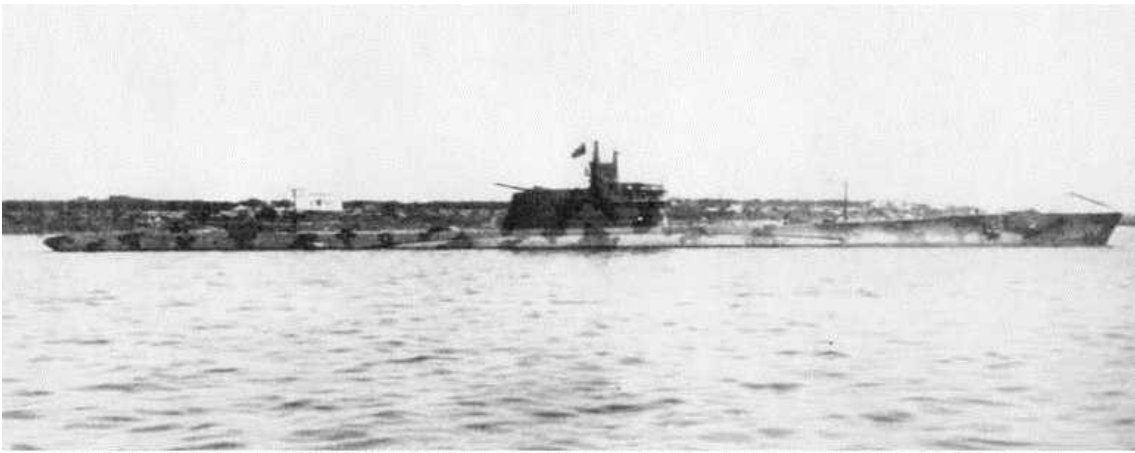
Il 20 ottobre 1940, lascia Rodi alle 23.25, diretto a Lero. Il 21 ottobre, arriva a Lero alle 11.45, dopo aver percorso 820,5 miglia. Il 27 ottobre 1940, lascia Lero alle 17.55 per un pattugliamento in Egeo, sempre al comando del Capitano Minucci. Il 6 novembre, rientra a Lero alle 7.50 dopo aver percorso 1072 miglia. Il 13 novembre 1940, lascia Lero alle 16.35 per rientrare in Italia. Anche di questo viaggio i britannici sono al corrente per mezzo di “Ultra”, che il 12 novembre ha appreso da messaggi intercettati che “*la data di partenza del Corridoni da Rodi è stata rinviata e sarà comunicata a Roma*”, e due giorni dopo che al *Corridoni* è stata assegnata la rotta denominata convenzionalmente “*Ebro*” e che il sommergibile dovrà partire la sera del 13, a meno di non ricevere in seguito ordini diversi. Il 18 novembre 1940, arriva a Taranto alle 15.45, dopo aver percorso 681,5 miglia.

- **LO ZOE**A, Sommergibile posamine classe Foca (dislocamento 1305 tonnellate in superficie, 1625 in immersione). Al comando del Capitano di Corvetta Giorgio Bernabò, effettua una prima missione il 21 dicembre 1940. Salpa da Taranto con rifornimenti destinati all'isola di Lero. Il 26 successivo, arriva a Lero.⁶ Il 19 febbraio 1941, parte ancora da Taranto per Lero, con un carico di rifornimenti. Il 1° aprile 1941, parte di nuovo per Lero carico di rifornimenti.

⁴ In posizione 37° 50' N e 19° 50' E.

⁵ Per altra fonte 706.

⁶ Più fonti commentano la particolare la composizione del carico, non proprio di vitale importanza bellica: alcune casse di parti di ricambio per il *V Gruppo Sommergibili*, 400 fiaschi di vino Chianti, 100 kg di fichi secchi, 50 rasoi, 48 penne stilografiche, 250 bottiglie di alcolici e superalcolici, 130 kg di salame, 40 panettoni Motta, 120 confezioni di acqua di Colonia, 5 scatole di torrone finissimo ed altro ancora. Cfr. Giorgio Giorgerini, *Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini a oggi*, Mondadori, (1994) 2002, Milano, pp. 303 et passim. Trattasi ad ogni buon fine di apprezzabili “viveri di conforto”, in considerazione che arriveranno in occasione delle Festività natalizie [N.d.R.]



(U.S.M.M. "I SOMMERSIBILI IN MEDITERRANEO" vol. XIII - Tomo I - 2^a ediz. - Roma 1972)

sommersibile *Zoesa*

È l'ultima missione di rifornimento del Dodecaneso svolta da sommersibili: di lì a poco, con la caduta della Grecia, sarà possibile riprendere il normale traffico con naviglio di superficie tra l'Italia e le isole dell'Egeo.

- Anche i sommersibili **ONDINA**⁷ (con impegno dal 23 al 27 gennaio 1941) e **SIRENA**⁸ (con impegno dal 25 al 30 gennaio) riuscirono nell'intento di effettuare viaggi di rifornimento a Lero.

Fino al 7 aprile 1941 furono effettuati 11 viaggi di sommersibili carichi con circa 40 tonnellate di rifornimenti.

L'AZIONE DEI VIOLATORI IN SUPERFICIE

Contemporaneamente, con il progredire delle operazioni la situazione divenne sempre più precaria e *Supermarina*⁹ decise di forzare il blocco con un potente convoglio militare a protezione di due trasporti veloci, il *Venier* e il *Calitea*, che furono immediatamente messi sotto carico a Taranto. La rischiosa operazione

⁷ Ondina: Sommersibile di piccola crociera della classe Sirena (dislocamento di 678 tonnellate in superficie, 842 in immersione).

⁸ Sirena: Sommersibile di piccola crociera, capoclasse della classe omonima, appartenente alla serie "600" del tipo "Bernardis" (dal nome del progettista, generale del Genio Navale Curio Bernardis). Dislocamento: 679 tonnellate in superficie, e 842 contro 810 in fase di immersione.

⁹ *Supermarina* fu la denominazione dello Stato Maggiore della Regia Marina durante la Seconda Guerra Mondiale, entrò in funzione il 1° giugno 1940. Analogamente furono costituiti *Superesercito* e *Superaereo*. *Supermarina* dipendeva direttamente dal Comando Supremo italiano, controllando tutte le componenti della Regia Marina.

denominata «*Operazione C.V.*» prevedeva una scorta di sette incrociatori (1^a e 3^a Divisione), due squadriglie di cacciatorpediniere (9^a e 11^a), più la 12^a per la scorta diretta delle due navi. Nelle acque dell'Egeo cinque sommergibili avrebbero vigilato l'intera zona, mentre il compito della Regia Aeronautica doveva essere sia quello della ricognizione sia quello della copertura aerea.

Nell'ora definitiva "Y" (cioè la sera del 5 ottobre 1940) le due navi uscirono da Taranto facendo rotta sud-est, scortate da quattro cacciatorpediniere della squadriglia *Lanciere*.

Il mattino seguente 6 ottobre del 1940, le altre unità di scorta lasciarono i porti di Messina e Taranto. Nel corso della mattinata, però, la ricognizione aerea segnalò, fra Alessandria ed il Canale di Caso una formazione nemica composta da due navi da battaglia, due incrociatori e sette cacciatorpediniere. Di fronte a tale potenza avversaria la nostra squadra già in mare dovette rientrare nei porti, aspettando una favorevole occasione che mai, purtroppo, si presentò nel proseguimento del conflitto.

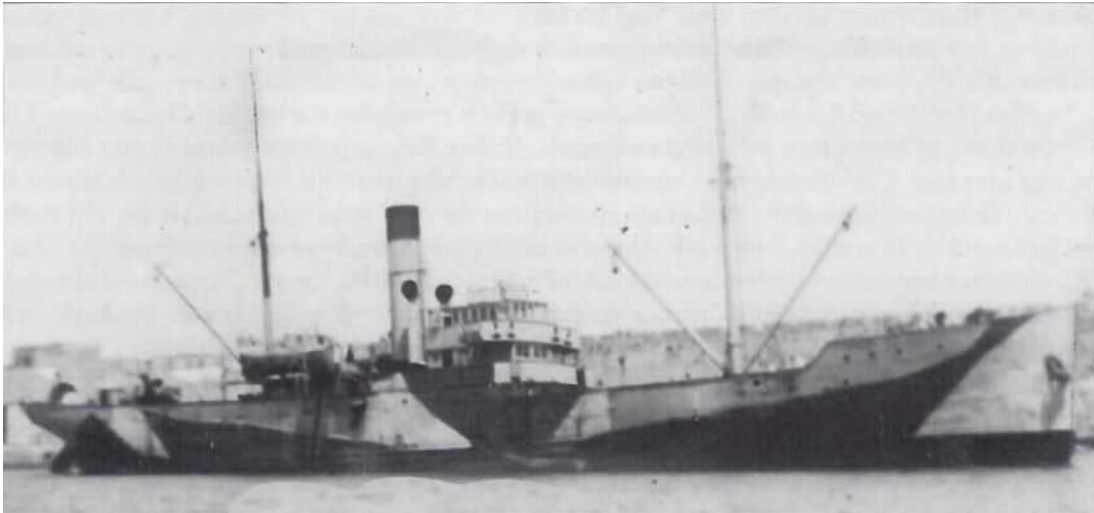
Abbandonate le inutili dimostrazioni di forza, per rifornire le isole dell'Egeo non rimaneva che fare affidamento all'audacia dei trasporti, solitari e cioè una vera sfida corsara, come già dimostrato nel precedente mese di settembre dal piccolo piroscampo *Tarquini*, che riuscì a raggiungere la meta, prefissa.

In termini di sicurezza la posta era davvero grande. Bisognava, tuttavia osare, non per risolvere, ma almeno per attenuare le necessità di rifornimento delle nostre isole dell'Egeo.

Nei mesi successivi, isolatamente, riuscirono a forzare il blocco britannico, le seguenti navi che portarono a Rodi vettovaglie, materiali e munizioni: Motonave *Ramb III*, che partì da Taranto il 26 ottobre 1940; Motonave passeggeri *Calino*, che effettuò vari viaggi a partire dal dicembre 1940; Motonave *Calitea*, che partì da Napoli il 20 dicembre 1940; Motonave *Vettor Pisani*, che partì da Taranto, via Bengasi, il 20 gennaio 1941; Avviso veloce *Diana*, che come vedremo riuscì a

effettuare due traversate senza scali intermedi.

Nel mese di settembre del 1940, il piroscafetto *Tarquinia* (880 tsl), carico fino al piano di coperta di viveri, effettuò un primo viaggio. Un secondo viaggio dello stesso mercantile passò attraverso il Canale di Corinto il 25 ottobre e giunse, il 28 ottobre, il giorno dell'attacco alla Grecia, a Lero.¹⁰



Il piroscafo Tarquinia mimetizzato. Probabilmente in previsione dell'impiego nella Operazione Merkur.

La situazione peggiorò dopo la dichiarazione di guerra alla Grecia (28 ottobre 1940). Anche la numerosa guarnigione cominciò a risentire della scarsità di viveri.

Un secondo mercantile, il *Costante* (1138 tsl) partì da Brindisi il 24 ottobre, ma fu costretto dal cattivo tempo a trovare rifugio a Porto Edda (Albania), giungendo a Valona solo il 27. Il viaggio fu interrotto per la dichiarazione di guerra dell'Italia alla Grecia.

Tutti i cittadini delle isole, e i rodioti in particolare, di qualsiasi etnia e fede plaudivano quando inaspettatamente vedevano entrare nel porto il *Calino* e il *Calitea* e gli altri bastimenti più o meno grandi, perché rappresentavano, in quel particolare, difficile momento, l'unico cordone ombelicale che univa l'Isola alla Madre Patria.¹¹

Il primo viaggio utile fu portato a termine dalla motonave passeggeri requisita

¹⁰ La *Tarquinia* non effettuò altre di queste azioni. Verrà impiegata per l'*Operazione Merkur* (Sbarco a Creta).

¹¹ Data la situazione dell'arcipelago, circondato da possedimenti nemici ed in acque controllate dalle Marine britannica e greca, le traversate sono coperte dalla massima segretezza, si segnalano e, a volte, percorrono rotte anche più lunghe per depistare e ingannare osservatori e spie, si naviga di notte, il più delle volte senza scorta per non attirare attenzioni, si viaggia alla massima velocità consentita, si evita ogni incontro con naviglio non identificato. È una impresa molto dura e logorante.

Calino (5186 tsl), che partì da Napoli il 1° dicembre 1940 e giunse a Rodi il 6, con benzina in fusti e materiali vari per 1170 tonnellate. Seguì, il 20 dicembre, la motonave requisita *Calitea* (4013 tsl),¹² che parte da Napoli alle 21.30, con a bordo 1200 o 2350 tonnellate di fusti di benzina e materiali della Regia Marina e della Regia Aeronautica (benzina, lubrificanti, vestiario e materiali vari). La *Calitea*, il cui viaggio è coperto da massima segretezza, viaggia isolata, senza scorta (tranne che per alcuni caccia italiani inviati da Lero l'ultimo giorno di navigazione) ed a tutta velocità, quasi esclusivamente di notte, in modo da eludere la sorveglianza nemica e ridurre le possibilità di essere intercettata. Per ingannare il nemico circa la propria vera destinazione, la nave farà scalo a Tripoli e Tobruk prima di proseguire per il Dodecaneso; fino a Tripoli la scorta il cacciatorpediniere *Turbine*. Il 24 arriva a Tripoli alle 22, poi prosegue per Tobruk.

Il 26 dicembre 1940, arriva a Tobruk alle 10, poi prosegue per Rodi. Il 27 la *Calitea* raggiunge Rodi. Il nuovo governatore del Dodecaneso, generale Ettore Bastico, che ha sostituito De Vecchi, protesta presso Roma perché il carico della nave non include generi alimentari, di cui vi è urgente bisogno nelle isole (essi arriveranno due giorni più tardi con l'incrociatore ausiliario *RAMB III*, inviata da Taranto). Dopo aver scaricato il proprio carico, la *Calitea* fa ritorno a Tobruk. Ormai il supporto logistico del Dodecanneso, diventa di prioritaria importanza.

A far data dal 3 giugno 1941, la *Calitea*, adibita al collegamento tra l'Italia ed il Dodecaneso, con scalo in alcuni porti greci; resterà in servizio su questa rotta fino alla fine di novembre.

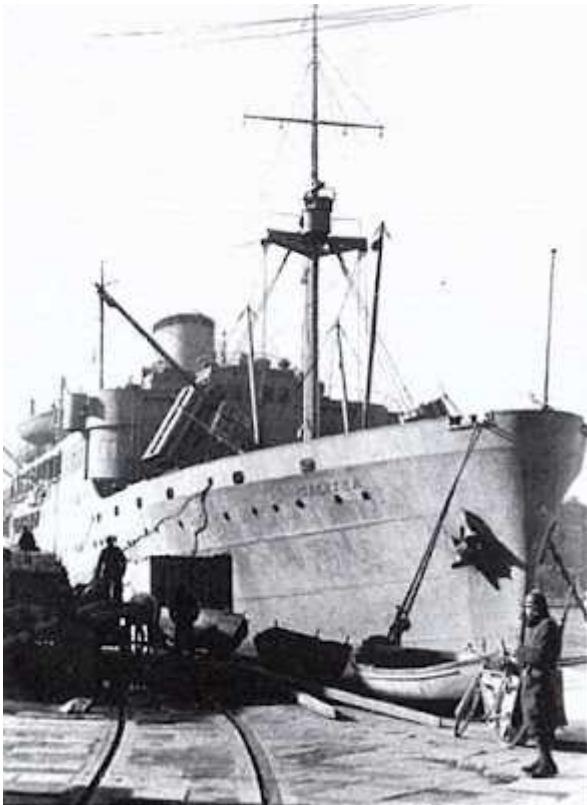
Il 30 giugno 1941, la *Calitea* e un'altra motonave, la *Calino*, trasportano 1008 soldati, nonché materiali e merci varie per le forze armate e per la popolazione, da Brindisi a Rodi, via Patrasso. Le scorta la torpediniera *Cassiopea*. Il 3 luglio, *Calitea*

¹² Motonave mista da 4013,44 tsl, 2086 tsn e 2162 tpl, lunga 101,8 metri, larga 15,13 e pescante 7,3, con velocità di 16,5 o 17,2 nodi. Appartenente alla Società Anonima di Navigazione Adriatica, con sede a Venezia, ed iscritta con matricola 342 al Compartimento Marittimo di Trieste. Poteva trasportare 157 passeggeri in cabina e 91 sul ponte, e disponeva inoltre di quattro stive della capacità di 2671 metri cubici; coniugava sistemazioni eleganti e razionali per i passeggeri ad un'ampia disponibilità di carico

e *Calino* effettuano un viaggio da Corinto a Rodi, scortate dal cacciatorpediniere *Francesco Crispi*. Il 9 luglio 1941, *Calitea* e *Calino* viaggiano da Patrasso a Taranto, scortate dalla torpediniera *Aretusa*. Il 28 luglio 1941, la *Calitea* lascia Brindisi scortata dalla torpediniera *Giacomo Medici*, trasportando 600 militari e 230 tonnellate di materiali per le guarnigioni delle isole egee, da trasportare a Rodi. La *Medici* la scorta fino a Patrasso. Il 31 luglio, lasciato il Pireo, raggiunge Rodi, scortata dalla torpediniera *Cassiopea*. Il 3 agosto 1941, corsa da Corinto a Patrasso, con la scorta della torpediniera *Lince*. Il 4 agosto, lascia Patrasso per Brindisi, scortata dalla *Medici*. Il 6 settembre, *Calitea* e *Calino*, prive di scorta, lasciano Brindisi e raggiungono Patrasso, per poi proseguire per Rodi. L'8 settembre 1941, *Calitea* e *Calino*, scortate dal cacciatorpediniere *Crispi* e dalla torpediniera *Sirio*, salpano dal Pireo e raggiungono Rodi, trasportandovi 1182 militari e 560 tonnellate di materiali vari e derrate per la popolazione. Il 10 successivo, *Calitea* e *Calino* lasciano Rodi e ritornano al Pireo, scortate dal *Crispi*.

È il 14 settembre 1941, quando il *Calitea* e *Calino* compiono un viaggio da Patrasso a Brindisi, con la scorta della vecchia torpediniera *Francesco Stocco*. Il 18 successivo, *Calitea* e *Calino* ripartono da Brindisi per Patrasso con la scorta del cacciatorpediniere *Augusto Riboty*, in realtà dirette a Rodi. Il 24 settembre 1941, *Calitea* e *Calino*, con a bordo 1225 militari e 325 tonnellate di materiali e merci civili, lasciano il Pireo e raggiungono Lero, scortate dalla torpediniera *Lupo*. Il 29 settembre 1941, La *Calitea* lascia Lero scortata dalla *Cassiopea*, con la quale raggiunge Rodi. Il 30 settembre 1941, *Calitea* e *Calino* tornano da Rodi a Lero, sempre scortate dalla *Cassiopea*. Il 1° ottobre 1941, *Calitea* e *Calino* rientrano da Lero a Patrasso, ancora una volta con la scorta della *Cassiopea*. Il 3 ottobre 1941, *Calitea* e *Calino*, scortate dall'incrociatore ausiliario *Città di Napoli*, lasciano Patrasso e raggiungono Brindisi. Il 7 ottobre 1941, *Calitea* e *Calino*, scortate dal *Riboty*, viaggiano da Brindisi a Patrasso, avendo come destinazione finale Rodi. L'11 ottobre 1941, *Calitea* e *Calino* trasportano 120 civili e 1123 militari, nonché 500 tonnellate di materiali e derrate per la popolazione, dal Pireo a Rodi. Le scortano

Crispi e *Cassiopea*. Il 12 ottobre 1941, *Calitea* e *Calino* rientrano da Rodi al Pireo, con la scorta del *Crispi*. In data 15 ottobre 1941, *Calitea* e *Calino*, scortate dalla



torpediniera *Antares*, lasciano Patrasso e ritornano a Brindisi.

La Calitea sotto carico a Brindisi a inizio dicembre 1941, prima di partire per il suo ultimo viaggio

Il 24 ottobre 1941, La *Calitea* salpa da Brindisi diretta a Patrasso, in convoglio con la *Calino* e sotto la scorta del *Riboty*. Rodi, come al solito, è la destinazione finale. L'indomani, alle 6.18 il convoglio, che procede in linea di fila, viene avvistato nel punto 38°24' N e 20°13' E (al largo della costa occidentale greca) dal

sommergibile britannico *Trusty* (Capitano di Corvetta William Donald Aelian King), a 4600 metri su rilevamento 351°. Il *Trusty* lancia due salve di tre siluri ciascuna, una contro la *Calitea* e l'altra contro la *Calino*, ma nessuna delle armi va a segno, e dopo otto minuti il *Riboty* risponde con un pacchetto di bombe di profondità. Dopo essere tornato a quota periscopica per osservare il risultato dei lanci (ritenendo, a torto, di aver affondato una nave), il *Trusty* s'immerge in profondità per ricaricare i tubi, mentre il *Riboty* lancia infruttuosamente altre 14 cariche di profondità.¹³

Il 30 ottobre 1941, *Calitea* e *Calino*, con a bordo 1063 militari e 1331 tonnellate di materiali, partono dal Pireo per Lero e Rodi, scortate dal cacciatorpediniere *Quintino Sella* e dalla Torpediniera *Libra*. L'indomani, alle 11, causa maltempo, il convoglio deve riparare ad Alimnia; poi prosegue per la sua destinazione.

Il 2 novembre 1941, *Calitea* e *Calino*, scortate da *Libra* e *Cassiopea*, rientrano da

¹³ Le esplosioni delle bombe di profondità sono menzionate dal rapporto del sommergibile; per altra fonte, l'attacco del *Trusty* non viene nemmeno notato.

Rodi al Patrasso, facendo scalo intermedio a Sira. Il 6 novembre, *Calitea* e *Calino* viaggiano da Patrasso a Bari, via Brindisi, scortate dalla *Libra*. Il 16 successivo, *Calitea* e *Calino*, scortate come al solito dal *Riboty*, lasciano Brindisi dirette a Patrasso, per poi proseguire per Rodi. Il 20 novembre 1941, *Calitea* e *Calino*, scortate dal *Crispi*, trasportano 1194 militari, numerosi quadrupedi e 1600 tonnellate di materiali e merci dal Pireo a Rodi.

Il 23 novembre 1941, *Calitea* e *Calino*, scortate dal *Crispi*, lasciano Rodi e raggiungono Lero. Il 25 novembre, *Calitea* e *Calino*, scortate dal *Sella*, viaggiano da Rodi e Lero al Pireo. Il 27 novembre, *Calitea* e *Calino*, scortate dal *Riboty*, salpano da Patrasso e rientrano a Bari.

Il 26 dicembre partì, da Taranto, l'incrociatore ausiliario *Ramb III*¹⁴ al comando del Capitano di Corvetta Giorgio Giobbe, con 1050 tonnellate di munizioni e materiali per le Forze Armate, ma anche circa 3000 tonnellate di pasta, riso, legumi secchi, conserva di pomodoro e olio. La nave giunse a Rodi il 29.

Il 23 gennaio 1941 partì da Napoli la motonave requisita *Vettor Pisani* (6339 tsl),¹⁵ passata al comando del suddetto Giobbe. La nave, giunse Lero via Bengasi. Il carico, fu il maggiore giunto in Egeo. In narrazione le fasi dell'epica impresa: il 25 gennaio 1941, parte da Palermo per Tripoli alle 3.15, scortata dalla torpediniera *Calliope*. Il 26 gennaio 1941, giunge a Tripoli alle 16. Il 27 gennaio 1941, lascia Tripoli alle 5, scortata da varie unità con caposcorta la torpediniera *Libra*, con destinazione Bengasi. La destinazione finale è, in realtà, Rodi, nel Dodecaneso, virtualmente sottoposto a blocco navale britannico (il Mar Egeo è di fatto controllato dalle forze aeronavali britanniche e greche), i viveri ormai scarseggiano, sia per la guarnigione che, soprattutto, per la popolazione civile. Nonostante l'invio delle motonavi *Calino*,

¹⁴ La classe *Ramb* era composta da quattro bananiere veloci della Marina mercantile italiana, di proprietà della *Regia Azienda Monopolio Banane*, che allo scoppio della guerra vennero convertite in incrociatori ausiliari. Progettata nel 1937 dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico quale nave bananiera, la *RAMB III* è stata costruita nel Cantiere Ansaldo di Genova Sestri. In tempo di guerra, armata con cannoni e mitragliere, divenne un incrociatore ausiliario e fu impiegata per il trasporto e la scorta convogli nel mare Mediterraneo.

¹⁵ Motonave da carico di 6339 tsl, 3712 tsn e 10.322 tpl, nonché 14.900 tonnellate di dislocamento, lunga 134,11 metri, larga 18,44 e pescante 11,84. Appartenente alla Società Italiana di Armamento (SIDARMA) con sede a Fiume, iscritta con matricola 92 al Compartimento Marittimo di Fiume. Il 25 giugno 1940, requisita a Siracusa dalla Regia Marina, senza essere iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato.

Calithea e *RAMB III* (delle quali solo l'ultima, però, avente un carico di provviste), la situazione nelle isole rimane grave: la popolazione è già costretta a un rigido razionamento e, se non arriveranno a breve nuove vettovaglie, il rischio è la resa per fame¹⁶ o la forzosa cessione dell'arcipelago alla Turchia. La *Pisani* ha pertanto imbarcato il più consistente carico destinato al Dodecaneso dall'inizio della guerra: quasi 5000 tonnellate di viveri, oltre a 1321 tonnellate di materiali destinate alle forze militari italiane in quelle isole (compreso il materiale necessario a trasformare i piroscafi *Sicilia* e *Toscana*, là bloccati dall'inizio della guerra, in navi ospedale). Per questa missione, assume il comando della motonave il Capitano di Corvetta Giorgio Giobbe, che ha comandato la *RAMB III* nel suo precedente viaggio a Rodi.

Il viaggio da Napoli a Bengasi è puramente a scopo di copertura, per nascondere ad eventuali ricognitori britannici la vera destinazione della nave, facendola sembrare diretta come al solito in Nordafrica. Il 28 gennaio 1941, arriva in mattinata a Bengasi; prosegue poi per Lero, da sola e senza scorta. Il 30 gennaio, all'imbrunire, mentre la *Pisani* sta entrando nel Canale di Caso, le vedette avvistano all'improvviso, tra gli scrosci di pioggia, un intero convoglio britannico (piroscafo *Leverbank*, nave cisterna *Desmoulea*, incrociatore antiaerei *Calcutta* e corvetta *Peony*): il comandante Giobbe decide di accodarsi alla formazione britannica, e la *Pisani* procede così per un tratto, evidentemente non notata dalle navi britanniche, o scambiata per una di esse. Dopo l'ingresso in Egeo, un nuovo piovasco permette alla motonave di sfilarsi dalla formazione britannica e dileguarsi nell'oscurità. Il 31 gennaio, la *Pisani* arriva a Rodi in mattinata,¹⁷ qui sbarcando l'attesissimo e prezioso carico.

La sera stessa il governatore del Dodecaneso, generale Ettore Bastico, conferisce al Capitano di Corvetta Giorgio Giobbe la MEDAGLIA D'ARGENTO AL VALOR MILITARE, con la seguente luminosa motivazione:

¹⁶ Che, secondo quanto riferito da informatori greci al Cairo, avverrebbe entro la fine del gennaio 1941.

¹⁷ Per altra fonte, la *Pisani* sarebbe arrivata a Lero già alle 16 del 29 gennaio.

«Comandante militare di una nave da trasporto destinata ai rifornimenti di una base d'oltremare, ha compiuto due operazioni particolarmente importanti, nell'una affrontando i rischi derivanti dalla deficienza di notizie sulla sorveglianza esercitata dal nemico e sui suoi movimenti, nella seconda operando con piroscampo da carico di considerevole mole e limitata velocità. Portava felicemente a termine le missioni dimostrando prontezza di decisione, perizia marinaresca e ferma volontà nell'assolvere il difficile compito». Egeo, gennaio 1941¹⁸

per aver abilmente portato nelle isole le provviste necessarie a superare l'inverno.

Pochi giorni dopo, la nave rientra in Italia scortata dalla Torpediniera *Lupo*.

Il 3 marzo giunse il nuovo avviso veloce *Diana*,¹⁹ al comando del Capitano di Corvetta Mario di Muro, con 280 tonnellate di viveri, sufficienti per circa due settimane. L'Avviso effettuò una seconda analoga missione due mesi più tardi, quando comunque la caduta della Grecia aveva di molto migliorato la situazione.

Le ultime missioni di rifornimento, organizzate prima della resa della Grecia, prevedevano l'impiego dei motovelieri *Nettuno I* (346 tsl) e *Nereus* (348 tsl) che, noleggiati dalla Marina tedesca, dovevano trasportare benzina per un'unità del X

¹⁸ Ordine del giorno del 2 maggio 1941. In commutazione della [MEDAGLIA DI BRONZO AL VALOR MILITARE](#) già concessa con Determinazione del Capo di Stato Maggiore della R. Marina in data 31 dicembre 1940. Il Comandante Giorgio Giobbe, nato a Bologna il 20 marzo 1906, già decorato di Medaglia di Bronzo al Valor Militare per fatto d'arme in Durazzo, il 7 aprile 1939, verrà decorato, con R.D. 20 novembre 1941, della [MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE](#), alla memoria, per fatto d'arme avvenuto nelle acque di Malta, all'alba del 26 luglio 1941. <https://www.quirinale.it/onorificenze/insigniti/14180>

¹⁹ Lunghezza fuori tutto 113,90 mt. Varato il 24.5.1940 presso i Cantieri Navali del Quarnaro come yacht di Benito Mussolini, venne utilizzato nel corso del conflitto come Avviso Veloce in considerazione dell'alta velocità e del modesto armamento. La nave era mossa da due gruppi di turbine tipo Tosi-Belluzzo alimentate da quattro caldaie a tubi d'acqua tipo Tosi a nafta con surriscaldatori. Sviluppava una potenza complessiva di 31.100 HP per raggiungere una velocità massima di circa 28 nodi. Per queste apprezzabili caratteristiche, il *Diana* fu impiegato come nave appoggio durante la fallita incursione della X Flottiglia MAS contro Malta. Il *Diana*, modificato per trasportare barchini esplosivi tipo «MTM» ed altri motoscafi modificati, salpò da Augusta nel tardo pomeriggio 25 luglio, al comando del Cap. Mario Di Muro, con a bordo 9 barchini esplosivi «MTM» e un altro motoscafo modificato, tipo «MTSM», e rimorchiando un motoscafo da trasporto tipo «MTL» (destinato al trasporto di due siluri a lenta corsa). Uno degli SLC e due MTM avrebbero dovuto distruggere le ostruzioni, permettendo così ai rimanenti MTM ed all'altro SLC di penetrare nella rada della Valletta e di minare le navi lì ormeggiate. Insieme al *Diana* navigavano anche i MAS 451 e 452. Il *Diana*, come era previsto nei piani, si portò sino a un punto «C», a una ventina di miglia dalla Valletta, giungendovi alle 22.45; in un quarto d'ora mise a mare i barchini ed alle 23 invertì la rotta per portarsi al largo di Capo Passero, dove iniziò a stazionare in attesa dell'eventuale ritorno delle altre unità. L'attacco fallì, gli incursori furono rilevati dai radar e presi sotto un tiro incrociato mentre attaccavano; tutti i barchini e gli SLC andarono distrutti o catturati, così come l'MTL ed i due MAS, sorpresi e mitragliati da aerei britannici mentre ripiegavano. Dei circa cinquanta uomini, solo undici riuscirono a scampare alla morte od alla cattura: imbarcatisi sull'MTSM raggiunsero il *Diana*. Giorgio Giorgerini, *Attacco dal mare. Storia dei mezzi d'assalto della Marina italiana*, pp. 111, 154, 155, 157, 158, 160 e 163 e passim v. anche Aldo Cocchia, *Convogli. Un marinaio in guerra 1940-1942*, p. 174.

CAT che doveva essere trasferita nel Dodecaneso.²⁰ Data la bassa velocità, circa 6 nodi, i due motovelieri avevano pochissime possibilità di scampo se fossero stati localizzati.

Per il primo si verificarono situazioni favorevoli. Il motoveliero *Nettuno I* partì da Augusta il 23 marzo 1941, alle 01:30, dirigendo verso il parallelo 34° N (sessanta miglia a sud di Creta) navigando poi, per parallelo, fino a raggiungere l'estremità dell'isola, passare a levante di Caso e dirigere per Rodi passando per levante. Il *British Naval Intelligence* decrittò il messaggio che dava le disposizioni operative, ma la concomitante puntata della squadra italiana che portò agli scontri di Gaudò e Matapan, concentrò l'attenzione britannica contro le navi maggiori, e il *Nettuno I* raggiunse Rodi il 28 mattina. L'equipaggio fu premiato con 20.000 di lire.

Il *Nereus* partì da Catania la notte fra il 24 e il 25 marzo diretto a Rodi, dove doveva giungere il 30 marzo alle 08:00 circa. In effetti il motoveliero non andò molto lontano, poiché risulta affondato il mattino del 25 marzo.²¹

La fine delle operazioni con la Grecia (23 aprile 1941)²² e la riapertura del Canale di Corinto consentirono di nuovo al *Diana* di giungere a Rodi il 30 maggio 1941.

La comunità civile e militare italiana e non dell'Egeo, per anni ha continuato a rendere gli onori a tali leggendarie navi e ai loro prodi equipaggi che sfidarono ogni pericolo per portare gli aiuti alimentari necessari alla popolazione.

²⁰ X CAT: La critica situazione italiana nel Mediterraneo spinse la Germania a correre in aiuto dell'alleato: alla fine del dicembre 1940 iniziarono ad affluire negli aeroporti della Sicilia le forze del X Corpo Aereo tedesco (dagli Italiani denominato X CAT) ("*Fliegerkorps*"), formazioni aeree che avevano ricevuto particolare addestramento per il contrasto delle operazioni navali inglesi. La loro opera risultò molto efficace perché implementò le facoltà di osservazione avvistamento.

²¹ Dell'affondamento fu sospettato l'equipaggio, che l'avrebbe sabotato e l'inchiesta portò all'incriminazione di tutti e nove i componenti.

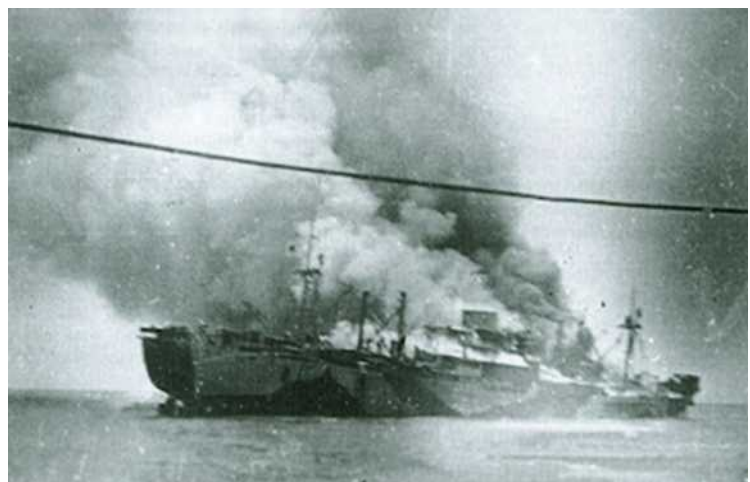
²² Il 22 aprile l'armata greca dell'Epiro e della Macedonia deponeva le armi, ma i Greci, ritenendosi non sconfitti dagli italiani, accettano solo dietro imposizione tedesca, di chiedere la resa anche alle nostre Forze Armate. Il comunicato di guerra greco dello stesso giorno ne dà notizia al Paese sottolineando che "*l'armistizio è firmato mentre le truppe greche si trovano ancora in territorio albanese*". Il giorno dopo veniva firmato a Salonicco la capitolazione dello stato ellenico di fronte alle potenze dell'Asse. Alle ore 14,45 del 23 aprile, con la firma della capitolazione a Salonicco, cessano ufficialmente le ostilità nella Grecia continentale, ma non sulle isole compresa Creta dove è presente ancora un nutrito contingente britannico.

UN EPILOGO PARTICOLARE

Pochi conoscono la fine fatta da tali gloriosi mezzi navali e dai loro eroici equipaggi. La *Calino*, nella mattinata del **9 gennaio 1943** (comandante civile Capitano Salvatore Donato, comandante militare Tenente di Vascello Reginaldo Scarpa) lasciò Biserta scarica per rientrare in Italia dopo il suo terzo viaggio in Tunisia. Sarebbe stato l'ultimo (il tredicesimo).

Navigava in convoglio insieme ad un'altra motonave, la tedesca *Ankara* (i due mercantili procedevano in linea di fronte), con la scorta dei cacciatorpediniere *Granatiere* (caposcorta), Antonio Pigafetta e Vincenzo Gioberti (questi ultimi due sino all'imbocco del Golfo di Napoli). Alle 05:25 del 10 gennaio 1943, nei pressi di Punta Campanella, a circa tre miglia, per nord est da Capri, urtò una mina di uno sbarramento italiano. Il capitano Donato fece fermare subito le macchine e ammainare le scialuppe. Raggiunto dal direttore di macchina, il capitano Donato verificò che a bordo non fosse rimasto nessuno, poi raggiunse la lancia di servizio ed insieme a lui la calò in mare, assistendo così all'affondamento del bastimento. Non ci furono vittime.²³

Il *Vettor Pisani*, il 27 luglio 1942, dopo lunga agonia, venne considerata perduta e derequisita dalla Regia Marina. Questi i fatti: alle 12.30 (o 13) del 23 luglio 1942 la *Vettor Pisani*, scortata dalla



torpediniera *Antares*, salpò da Taranto diretta a Tobruk. Il carico della nave consisteva in 2052 tonnellate di carburante e lubrificanti, 503 tonnellate di materiale

²³ La motonave requisita *Calino* (5186 tsl), costruita nel 1940 per la Società Anonima di Navigazione Adriatica (Venezia), requisita dalla Regia Marina il 10 ottobre 1940, ma non iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato, a partire dal 1° dicembre 1940 effettuava viaggi di collegamento fra l'Italia e Rodi, trasportando personale, combustibile e viveri. Nel viaggio di ritorno trasportava anche prigionieri.

vario, 48 tonnellate di alcool, 165 tra automezzi e rimorchi, cinque carri armati ed un motoscafo.

La Pisani in fiamme il 24 luglio 1942

Tra equipaggio e personale militare di passaggio c'erano a bordo 329 uomini; comandante civile era il Capitano di lungo corso Cesare, comandante militare il Tenente di Vascello Mancini. Gli inglesi erano al corrente del viaggio: le decrittazioni di "Ultra", infatti, avevano rivelato lo stesso 23 luglio che la *Vettor Pisani* sarebbe partita da Taranto quel giorno, a mezzogiorno, scortata dalla *Antares*, procedendo a 14 nodi, per raggiungere Navarino alle 18 del 24 e poi da lì ripartire alle 6.30 del 25 per Tobruk, con arrivo previsto per le 8 del 26. Alle 9.34 del 24 luglio, in posizione 38°05' N e 20°12' E (a 10 miglia per 240° da Capo Gherogambo), vennero avvistati aerosiluranti inglesi, provenienti dalla direzione della costa, che piombarono sul lato sinistro del convoglio bombardando, mitragliando e soprattutto sganciando siluri. La *Vettor Pisani*, portata a incagliarsi, bruciò per giorni. Dei 329 uomini imbarcati sulla *Vettor Pisani*, in otto avevano perso la vita: quattro italiani e quattro tedeschi.

Il *Ramb III* venne catturato dai tedeschi a Fiume e ribattezzato con il nome di «*Keibitz*». Venne affondato il 5 novembre 1943. La *Ramb III* aveva avuto il compito di trasportare nei suoi frigoriferi la carne per le truppe in Libia e nel giugno del 1941 si trovava nel centro di Bengasi. Mentre era in porto un siluro lanciato da un sommergibile inglese la colpì nella prua, portandogliela via quasi completamente fino alla stiva n 3. Con i mezzi locali dei quali si disponeva venne staccato tutto il pezzo colpito e rinforzato la paratia stagna in modo da poter navigare, ma la riparazione non sarebbe stata sufficientemente forte per avanzare in senso prora, non avrebbe potuto navigare con la marcia in avanti.

Il comandante Giuseppe Arienti, decise quindi di navigare con la poppa, mettendo i motori a marcia indietro. Con il rimorchiatore che faceva da timone e con i motori

indietro a tutta forza ha navigato per novecento miglia dalla Libia fino in Sicilia sfuggendo a tutti i pericoli del tempo di guerra.

Dalla Sicilia la *Ramb III* fu trasferita con i rimorchiatori fino al cantiere San Marco di Trieste per le riparazioni. La *Ramb III* non riprese più il mare, perché il 5 novembre 1943, mentre era a Fiume fu affondata da alcune bombe aeree; venne poi recuperata dagli Jugoslavi come preda bellica. Alla fine della guerra venne recuperato dagli Jugoslavi che lo fecero diventare «*Galeb*» (*Gabbiano*) e il Maresciallo Tito lo adibì a suo panfilo.

L'Avviso veloce *Diana* fu affondato il 29 giugno 1942 (alle ore 11:25) a nord del Golfo di Bomba (Cirenaica), colpito da siluri di un sommergibile inglese, mentre era in navigazione alla volta di Tobruch con a bordo, oltre all'equipaggio, 4 ufficiali e 293 tra sottufficiali (in maggioranza) e marinai del Corpo Reali Equipaggi Marittimi (si trattava del personale del Comando Marina di cui era prevista la ricostituzione a Tobruk, città di recente riconquistata dalle forze dell'Asse) il *Diana* fu avvistato dal sommergibile britannico *Thrasher*, ad otto miglia di distanza. Alle 11.44 il *Thrasher* lanciò sei siluri da circa 550 metri di distanza: colpito da due o quattro siluri (il sommergibile inglese rivendicò infatti non meno di quattro armi a segno), il *Diana* s'inabissò rapidamente nel punto 33°30' N 23°30' E (75 miglia a nord del Golfo di Bomba, in Cirenaica).

Alcune motosiluranti di scorta, dopo aver infruttuosamente attaccato il *Thrasher*, prestarono i primi soccorsi. Più tardi, tra il 29 ed il 30 giugno, giunse sul posto la nave ospedale *Arno*, che si occupò, seppure in condizioni di mare molto mosso, del recupero di tutti i superstiti: 119 uomini. Le perdite umane ammontarono a 336 tra morti e dispersi.



La Ramb III, priva della prua, durante il rimorchio dalla Libia in Italia

La *Calitea*, alle 20.10 del 7 dicembre 1941, al comando del Capitano di Lungo Corso Gaspare Lauro, salpò da Brindisi diretta a Bengasi, via Argostoli e Navarino, con la scorta del cacciatorpediniere *Freccia* (Capitano di Fregata Alvisè Minio Paluello). Sulla *Calitea* si trovavano 283 militari italiani e tedeschi e 900 tonnellate di merci varie caricate a Brindisi, tra cui generi di conforto destinati alle truppe in Africa per festeggiare il Natale: panettoni, salumi, liquori, zucchero, tabacco, dolci, caffè. L'equipaggio era composto da 69 civili e 30 militari addetti alle armi di bordo; comandante civile era il Capitano di Lungo Corso Gaspare Lauro, comandante militare il Tenente di Vascello Paolo Lavagna.

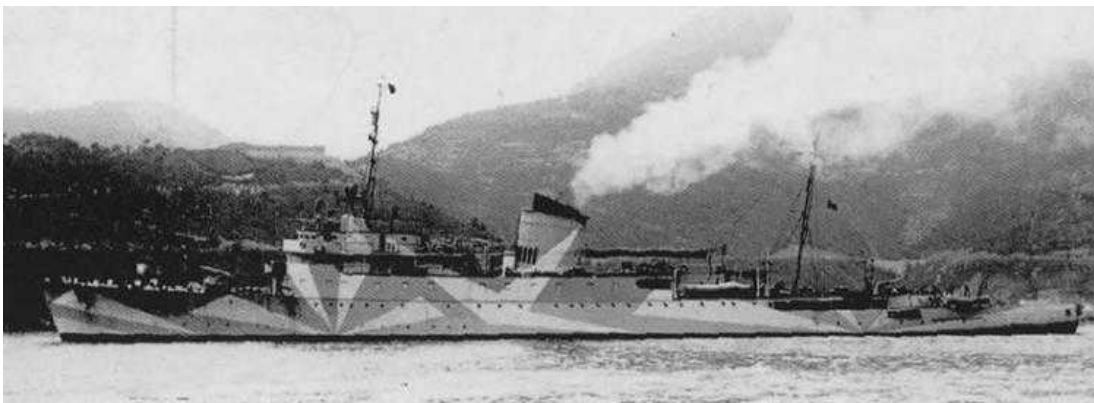
L'11 dicembre 1941, a ponente di Capo Matapan, venne silurata dal sommergibile britannico *Talisman* (Capitano di Corvetta Michael Willmott), a circa 40 miglia a ponente dell'isola Sapienza affondò in pochissimo tempo²⁴ e non fu possibile organizzare una qualche parvenza di ordinato abbandono della nave, persero la vita 155 persone: 33 membri dell'equipaggio civile, 6 membri dell'equipaggio militare, 116 militari italiani e tedeschi di passaggio.

Il *Sirena*, l'8 settembre 1943, si trovava nel Regio Arsenale di La Spezia per un turno di lavori. Non essendo in grado di prendere il mare, fu sabotato ed autoaffondato dall'equipaggio.

²⁴ S'inabissò in soli ottanta secondi. Nel rapporto del Comandante Lauro; “*Navi mercantili perdute*” dell'USMM si parla invece di tre minuti.

Nel 1946, fu recuperato. Complessivamente aveva effettuato in guerra 19 missioni offensive, esplorative e 14 missioni di trasferimento tra porti nazionali percorrendo 19.659 miglia in superficie e 3.052 miglia in immersione.

L'*Ondina*, il 3 luglio 1942, al comando del tenente di vascello Gabriele Andolfi, salpò da Lero diretto nelle acque tra Cipro e la Siria (precisamente, a sud di Cipro), per compiere un agguato ai danni dell'intenso traffico britannico tra i porti del Medio Oriente e quelli dell'Egitto. Nel primo pomeriggio dell'11 luglio, impegnatosi in combattimento con due unità di superficie ("pescherecci antisommergibili") della Marina da guerra Sudafricana, ricevette più colpi con gravi danni e la distruzione della riseretta munizioni che impediva l'utilizzo del cannone per difendersi in superficie: a quel punto, non rimase che l'autoaffondamento. Alle 16.55, gli uomini dell'*Ondina*, avviate le procedure per l'autoaffondamento, abbandonarono il battello. Un minuto più tardi (fonti italiane indicano invece le 16.45) l'*Ondina* s'inabissò nel punto 34°35' N e 34°56' E, a sud di Cipro, 60 miglia a ponente di Beirut ed a sei miglia dalla posizione in cui era stato inizialmente avvistato dai pescherecci. I naufraghi, 5 ufficiali e 36 tra sottufficiali e marinai (tra questi ultimi vi erano due feriti gravi), vennero raccolti dai sudafricani. Un marinaio, gettato in mare dall'esplosione della riseretta, aveva perso entrambe le gambe; fu portato a Cipro, nell'ospedale di Famagosta, e riuscì a sopravvivere. I morti tra l'equipaggio furono cinque.

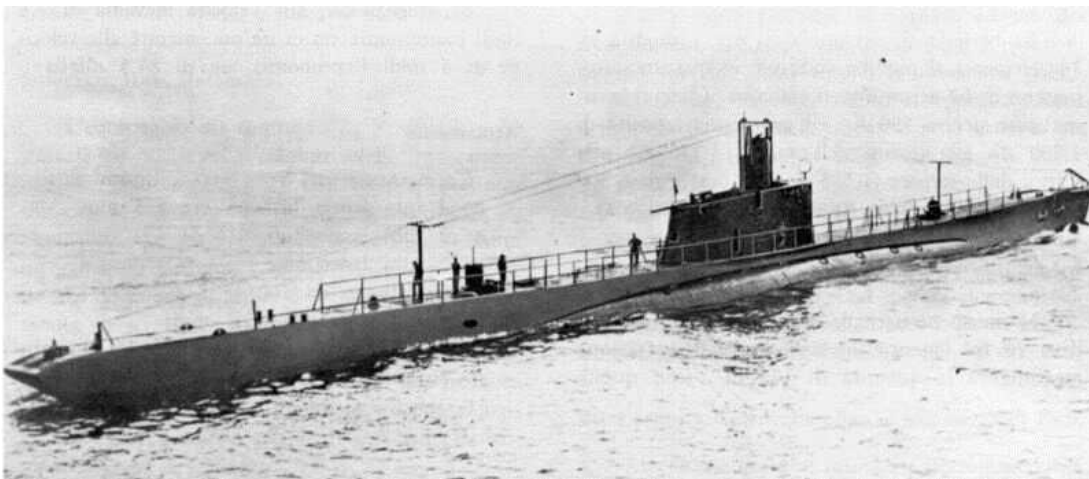


Avviso veloce Diana

L'*Atropo*, lo *Zoea* e il *Corridoni*, dopo l'8 settembre 1943, sono dislocati

all'ormeggio di Marsa Scirocco in Malta. A seguito della dichiarazione di guerra dell'Italia alla Germania, l'*Atropo*, lo *Zoea*, il *Corridoni* e il *Ciro Menotti*, vengono inviati ad Haifa (Palestina).

Dato che le guarnigioni italiane di alcune delle isole del Dodecaneso stavano ancora resistendo agli attacchi tedeschi, questi sommergibili vengono colà inviati per essere impiegati in successive missioni di rifornimento di armi e munizioni verso tali isole (nonché di sgombero feriti al ritorno), specialmente *Lero*. La loro capacità di carico stimata è di 70 tonnellate di munizioni o 40 tonnellate di viveri. Il rifornimento di *Lero* avviene in condizioni particolarmente difficili: la supremazia aerea tedesca è tale che le unità che trasportano i rifornimenti possono muoversi soltanto di notte, e devono fare in modo di trovarsi al di fuori del raggio d'azione della *Luftwaffe* entro l'alba.



Il sommergibile Atropo in navigazione

Impossibile usare navi mercantili; tutto dev'essere trasportato da cacciatorpediniere, caicchi, imbarcazioni minori. Diverse unità cadono vittima degli attacchi aerei tedeschi. Neanche un ponte aereo è ipotizzabile, essendo disponibili pochi velivoli cargo. Considerata la situazione, i sommergibili sembrano dunque il mezzo più adeguato a trasportare rifornimenti a *Lero* in condizioni di ragionevole sicurezza; oltre ai battelli italiani, sono adibiti al rifornimento di *Lero* anche i sommergibili britannici *Severn* e *Rorqual*.

Il 28 novembre 1943, ormai venuta meno, con la vittoria tedesca nel Dodecaneso,

ogni necessità di sommergibili per missioni di rifornimento, l'*Atropo* lascia Haifa alle 18 per fare ritorno a Taranto. Dopo varie attività ed esercitazioni svolte con gli Alleati, a far data dal 10 febbraio 1947, l'*Atropo* viene incluso nell'“*Elenco delle navi che l'Italia dovrà mettere a disposizione dell'Unione Sovietica, del Regno Unito, degli Stati Uniti d'America e della Francia*” per disposizione del trattato di pace firmato a Parigi.

Più precisamente, l'*Atropo* viene assegnato al Regno Unito, insieme al sommergibile *Alagi*, alla corazzata *Vittorio Veneto* e ad alcune motosiluranti, a titolo di riparazione per i danni di guerra; i britannici, non necessitando di nuove unità in aggiunta a quelle costruite in massa con i programmi di costruzione bellici (ne hanno, anzi, più di quante non ne siano necessarie in tempo di pace), rinunciano alla consegna, ma esigono che le unità a loro destinate vengano immediatamente demolite.

Lo *Zoea*, all'esito delle attività di supporto nel Dodecanneso, il 9 gennaio 1945, giunge a Taranto per un periodo di grandi lavori, che si protrarranno fin dopo la fine della guerra.

Poi, a far data dal 1° febbraio 1948 (o per altre fonti dal 23 marzo 1947), per disposizione del Trattato di Pace di Parigi, le cui clausole ordinano il totale smantellamento della superstite flotta subacquea italiana (in origine era prescritto l'affondamento dei sommergibili in alti fondali, poi commutato - su richiesta dell'Italia - in demolizione per ricavarne il prezioso metallo, utile nella ricostruzione del Paese), lo *Zoea* viene radiato. Successivamente demolito.

Anche il *Filippo Corridoni*, dopo l'intenso impiego nel Dodecanneso in favore degli Alleati e un lungo periodo di collaborazione nelle restanti campagne belliche ed esercitazioni, a far data da 22 maggio 1945, viene posto all'ancora in Taranto, dove rimarrà inattivo fino alla radiazione. Il 1° febbraio 1948, viene ufficialmente radiato dai quadri del naviglio militare, in base alle disposizioni del trattato di pace. Successivamente demolito.

FONTI E LETTURE PER APPROFONDIMENTI:

- AA.VV. *La battaglia dei convogli 1940-1943*, USMM, 1994, Roma.
- Alfano Guido, *Dialogo: Il recupero e il rientro in Italia dall’Africa della Motonave Ramb III, gravemente danneggiata per siluramento nel maggio 1941*, in *Storia Militare*, n. 164, maggio 2007, pp. 44-47.
- Bertini Marcello (C.V.), *I Sommergibili in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 dicembre 1941*, Volume XIII, Tomo I, USMM, 1970, Roma.
- Bertini Marcello (C.V.), *I Sommergibili in Mediterraneo dal 1° gennaio 1942 all’8 settembre 1943*, Volume XIII, Tomo II, USMM, 1970, Roma.
- Bragadin Marc’Antonio, *Il dramma della marina Italiana 1940-1945*, Mondadori, 1972, Milano.
- Botti Ferruccio, *La guerra dei convogli 1940-1943*, in *Storia Militare*, febbraio 2005.
- Cernuschi Enrico, *Domenico Cavagnari storia di un ammiraglio*, allegato alla Rivista Marittima, febbraio 2001.
- Cernuschi Enrico, *Dodecaneso 1940-1941*, in *Storia Militare*, maggio-giugno 2012, nn. 224 e 225.
- Cernuschi Enrico, *Sulla battaglia dei convogli 1940-1943*, *Storia Militare*, aprile 2005.
- Cernuschi Enrico, *ULTRA. La fine di un mito: La guerra dei codici tra gli inglesi e le Marine italiane (1934-1945)*, Mursia, Milano.
- Cocchia Aldo (Ammiraglio), *Convogli*, Pellerano-Del Gaudio, (1950) 1956, Napoli.
- Cocchia Aldo, *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*, Volume VI, “*La difesa del traffico con l’Africa settentrionale dal 10 giugno 1940 al 30 settembre 1941*”, USMM, 1978, Roma.
- Cocchia Aldo, *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*, Volume VII “*La difesa del traffico con l’Africa settentrionale dal 1° ottobre 1941 al 30 settembre 1942*”, USMM, 1976, Roma.
- De La Sierra Luis, *La guerra navale nel Mediterraneo 1940-1943*, Mursia, 1976, Milano.
- Ferrante Ezio, *La marina mercantile italiana e la lotta per le comunicazioni marittime nel secondo conflitto mondiale. L’Italia in guerra. Il primo anno-1940*, Commissione italiana di storia militare, 1994, Roma.
- Fioravanzo Giuseppe, *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*, Volume VIII, “*La difesa del traffico con l’Africa settentrionale dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia*” - USMM, 1964, Roma.

- Fioravanzo Giuseppe, *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*, Volume I “*Dati statistici*”, USMM, 1972, Roma.
- Fioravanzo Giuseppe, *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*, Volume II, “*Navi militari perdute*”, USMM, 1975, Roma.
- Fioravanzo Giuseppe, *L’organizzazione della marina durante il conflitto*, Volume XXI, Tomo II, USMM, 1975, Roma.
- Fioravanzo Giuseppe, *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*, Volume IV, “*Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*”, USMM, 1976, Roma.
- Fioravanzo Giuseppe, *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*, Volume V, “*Le azioni navali in Mediterraneo dal 1° aprile 1941 all’8 settembre 1943*”, USMM, 1970, Roma.
- Giorgerini Giorgio, *Il problema dei convogli e la guerra per mare*, Commissione italiana di storia militare, *L’Italia in guerra. Il secondo anno 1941*, 1992, Roma.
- Giorgerini Giorgio, *La battaglia dei convogli in Mediterraneo*, Mursia, 1977.
- Giorgerini Giorgio, *Da Matapan al Golfo Persico*, Mondadori, 1989, Milano.
- Giorgerini Giorgio, *La guerra italiana sul mare*, Mondadori, 2001, Milano.
- Lupinacci Pier Filippo (C.V.), *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*, Volume IX, “*La difesa del traffico con l’Albania, la Grecia e l’Egeo*”, USMM, 1965, Roma.
- Nelli R. B., *Eroismo italiano sotto i mari 1940-1943*, G. De Vecchi Editore, 1968, Milano.
- Petacco Arrigo, *Battaglie navali del Mediterraneo nella seconda guerra mondiale*, Mondadori, (1976) 1995, Milano.
- Santoni Alberto, *Il vero traditore. Il ruolo documentato di Ultra nella Guerra del mediterraneo*, Mursia, 1981, Milano.

In rete:

<https://www.marina.difesa.it/Pagine/default.aspx>

<https://www.anaim.it/mezzi-dassalto/organizzazione/mezzi-avvicinatori/navi/>

<http://www.culturanauale.it/>