

ARREMBÀ SAN ZORZO!

Parte prima, comprendente la storia del Regio Incrociatore dal momento del varo al suo ultimo trasferimento a Tobruk.

La seconda parte sarà pubblicata nel prossimo numero della Rivista e comprenderà le vicende vissute dalla nave e dal suo equipaggio fra il maggio 1940 e il gennaio 1941, le motivazioni delle Medaglie d'Oro e le appendici,

Il titolo potrà sembrare inadeguato per l'oggetto dell'articolo, poiché questo riguarda l'incrociatore San Giorgio della Regia Marina, ma abbiamo pensato di adottarlo se non altro per ricordare l'antico grido di arrembaggio dei marinai genovesi ed il motto dell'attuale San Giorgio, che riproduce appunto il clamor militum degli antichi genovesi imbarcati sulle loro galee. Un grido che gettava nello sgomento qualunque nemico, fosse saraceno, veneziano o pisano.

Premessa

Era un freddo ed umido pomeriggio di novembre, e Piero ed io ce ne stavamo nel suo soggiorno a parlare - come quasi tutte le settimane - di... storia, scienze e varia umanità, non esclusa la cronaca, ma senza mai scendere nel banale gossip.

Abitudine, questa dei nostri incontri, che si protrae ormai da anni, anche se si sono diradati per motivi di forza maggiore.

Parlando del più e del meno, ad un certo punto - non ricordo come - il discorso andò a cadere sul San Giorgio, sulle sue vicende belliche, sull'abbattimento dell'aereo di Italo Balbo e così via.

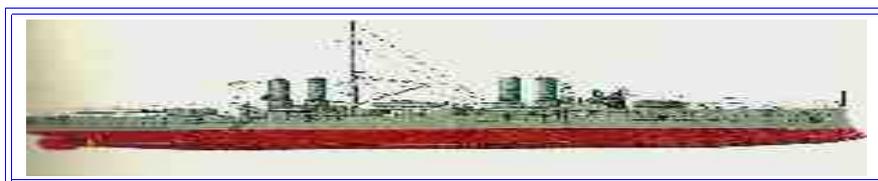
Nel corso della conversazione, mentre valutavamo se scrivere o meno un articolo per "i Quaderni", ad un tratto mi si accese una scintilla: io possedevo, e possiedo, dei gemelli appartenuti ad un ufficiale della nave.

Ricordo ancora oggi che li trovò per caso mio padre, tantissimi anni fa (ero ancora adolescente), su una bancarella a Livorno, e pensò bene di comprarmeli.

Da allora li ho portati spesso e volentieri: in gioventù, quando volevo sfoggiare dei gemelli nelle grandi occasioni; più tardi, e per molti anni, quando indossavo una camicia adatta.

Oggi, che sono in.. "disarmo", le occasioni non sono più così frequenti, ma questa è un'altra storia.

Troverete quindi, in questo Quaderno, la prima parte dell'articolo mentre, per tutto il resto, dovrete attendere il prossimo.



Una bella immagine del San Giorgio del pittore Franco Gay
(ripresa dalla collana Orizzonte mare, n. 5 Incrociatore corazzato San Giorgio, Edizioni dell'Ateneo & Bizzari, Roma, 1977)

Regia¹ Nave San Giorgio: gli incrociatori corazzati

Il San Giorgio fu concepito ed impostato in origine come “incrociatore corazzato”, uno degli ultimi di una prolifica classe entrata a far parte delle Marine di tutto il mondo nell’ultimo terzo del XIX secolo.

Se pertanto vogliamo che il lettore conosca concretamente il progetto e la struttura della nave la cui storia stiamo rivisitando, dovremo partire non dal suo varo, avvenuto nel 1908, ma necessariamente da più lontano nel tempo: precisamente dalla celebre sfida fra corazza e cannone che si manifestò in tutto il mondo a partire dalla metà del XIX secolo.

Un simile epico duello non poteva partire che dal cannone, dal momento che ogni difesa passiva dipende e discende dalla penetrazione e robustezza delle armi offensive. Lo sviluppo delle artiglierie navali, di cariche più potenti come il fulmicotone (nitrocellulosa) e specialmente dei proiettili esplosivi, che si manifestò verso la metà del XIX secolo ma soprattutto durante la guerra di Secessione, vera fucina di innovazioni nella fiorente industria degli armamenti², impose dunque l'adozione per le unità maggiori di tutte le flotte di un'adeguata corazzatura, nonostante il suo costo e peso. Un duello alimentato e favorito dalla tipica mentalità industriale e capitalistica ottocentesca, nella quale le maggiori industrie belliche come la Krupp e la Armstrong³ offrivano alle Marine da guerra ben congegnati “kit tutto compreso”, costituiti dai loro grossi calibri capaci di perforare le altrui corazze, e contemporaneamente piastre d'acciaio in grado di resistere ai propri cannoni.

I proiettili esplosivi erano già utilizzati nella guerra terrestre⁴, e precisamente con gli obici ed i mortai. Tuttavia queste bocche da fuoco potevano sparare solo ad alzo elevato e con traiettoria parabolica, escludendo così a priori il loro uso per i cannoni di marina, i quali ancora fino agli anni Quaranta del secolo dovevano tirare con una traiettoria il più possibile tesa, sia per poter esercitare un minimo di mira, sia per disalberare il nemico e possibilmente causare danni ed incendi alla sua opera morta⁵. Per tali scopi risultava ancora vantaggioso l'uso di palle inerti. Non più

¹ È forse opportuna qualche precisazione linguistica. Il nome ufficiale della Marina militare inglese è Royal Navy ed il termine anglosassone *royal* di solito viene tradotto senza tanti problemi con “reale”. La lingua italiana è invece più ricca di termini e distingue fra gli aggettivi *reale* e *regio*. Perché, se no, ad esempio, scriviamo “regia nave”, “Regia Marina”, o “Regio Esercito”, mentre sarebbe del tutto errata la dizione “Regi Carabinieri”, poiché il loro nome era “Reali Carabinieri”? Un poco di chiarezza non farà male.

Reale è un attributo che significa appartenente o relativo al re. Quindi si dice Altezza reale, Real Casa, palazzo reale. E, di conseguenza, “Carabinieri Reali”, in quanto Vittorio Emanuele I, all'atto della loro fondazione con le Regie Patenti del 13 luglio 1814, li indicò come «Corpo precipuamente addetto all'accompagnamento e scorta delle «Persone Reali», secondo solo alle Guardie del Corpo e direttamente dipendente non dall'Esercito, ma dalla ricostituita Casa Militare dei Savoia.

Viceversa *Regio* è l'aggettivo con cui ci si riferisce alle istituzioni. forze armate od organismi di uno Stato monarchico, ma non direttamente dipendenti dal re. Fino al 1946, dunque, in Italia tutto ciò che oggi definiamo con l'aggettivo “statale”, era qualificato come “regio”.

Il Reggimento a cavallo dei Corazzieri, istituito nel 1875, appartiene infatti ancora oggi ai Carabinieri, e costituisce pur sempre la Guardia d'Onore del Presidente della Repubblica. Cambiano i regimi; cadono le monarchie, ma le Guardie rimangono, che siano “Reali”, repubblicane, o democratiche...

² L'umoristica descrizione del *Guns Club* e del suo eccentrico presidente Barbicane fatta da Jules Verne nel suo romanzo *Dalla Terra alla Luna* (1865) rendono un'idea del frenetico fervore innovativo innestato dalla guerra di Secessione nelle ricerche verso esplosivi ed artiglierie sempre più potenti e rapide. D'altronde, l'immaginario proiettile sparato dalla Florida verso la Luna era lanciato da un gigantesco cannone interrato.

³ Non bisogna però dimenticare le industrie chimiche, che in pochi decenni erano passate dalla polvere pirica alle polveri infumi, e dal fulmicotone al TNT ed infine alla balistite.

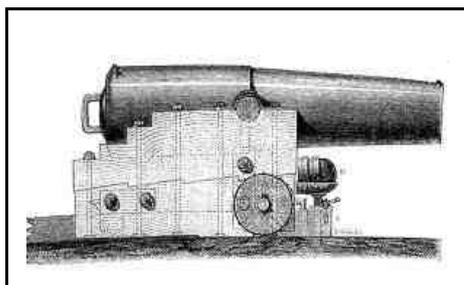
⁴ Già nelle guerre napoleoniche si usavano da tutti gli eserciti delle palle cave riempite di polvere la cui miccia si accendeva all'atto dello sparo e scoppiava subito dopo aver terminato la sua traiettoria. In un quadro di Géricault si osserva un granatiere, messo di piantone a sorveglianza di alcuni ufficiali russi catturati, che spinge col piede uno di questi ordigni in procinto di esplodere in una pozzanghera per spegnerne la miccia.

⁵ I tiri più efficaci, effettuati ancora con un rudimentale alzo a vite, se non con leve e cunei, erano quelli che riuscivano a disalberare con le palle incatenate l'unità nemica. Le cose cambiarono quando anche nelle marine da guerra furono introdotte le *steamship*. L'effetto più devastante che queste artiglierie potevano ottenere era l'incendio delle cariche e l'esplosione catastrofica della santabarbara, come accadde ad Abukir all' *Orient*, di cui rimase ben poco.

per molto, però, poiché alla fine degli anni Trenta un ufficiale d'artiglieria francese uscito dal prestigioso Politechnique, Henri-Joseph Paixhans⁶, presentò al Ministero della Marina il progetto di un canon-obusier (cannone-obice) navale capace di sparare proietti ogivali esplosivi con traiettoria tesa.

I primi cannoni Paixhans vennero prodotti solo nel 1841 e durante il decennio furono adottati, con il relativo munizionamento, da Francia, Regno Unito e Russia. Il loro uso rese inevitabilmente obsolete le navi in legno e favorì invece l'affermarsi, in tutte le maggiori Marine mondiali, dei primi steamship in ferro. Quanto la guerra navale fosse mutata con l'introduzione delle nuove armi progettate dall'ufficiale francese fu chiaramente dimostrato nel 1853, durante la guerra di Crimea, quando a Sinope un'intera squadra turca fu distrutta da quella russa equipaggiata con questi cannoni. Delle navi ottomane con scafo in legno se ne salvò, fuggendo, una sola.

L'anno successivo, nel Nuovo Continente, l'americano John A. Dahlgren migliorò ulteriormente il cannone Paixhans, che era in grado di sparare solo proietti esplosivi, realizzando il "cannone Dahlgren" in grado di usare anche proiettili inerti. Negli scontri navali della guerra di Secessione la flotta della Federazione e quella dell'Unione si sfidarono a colpi di cannoni tipo Dahlgren; mentre più o meno nel medesimo periodo, il 20 luglio 1866, a Lissa, le artiglierie italiane ed austriache che incrociarono i loro tiri erano del modello Paixhans.



Il cannone navale Paixhans

Sempre a Lissa, la neonata Regia Marina dell'ammiraglio Pellion di Persano schierava già ben undici navi corazzate ad elica, la più potente delle quali era L'Affondatore, oltre a sette vascelli. Sebbene nel 1866 non si potesse ancora definire queste unità delle corazzate tout court⁷ (si trattava ancora di scafi di legno rivestiti di piastre d'acciaio), era già il segnale che le marine mondiali stavano attrezzandosi a rispondere alla rivoluzione del cannone con la pari rivoluzione di sempre più grandi e veloci navi a vapore dotate di corazze: le navi da battaglia o, se si preferisce all'inglese, le capital ship.

Era così iniziata quell'epica sfida ottocentesca tra corazza e cannone, che perseguitò, come l'inesorabile fato di una tragedia greca, le menti degli ufficiali del genio e delle armi navali appartenenti a tutte le bandiere: dalla Stars and Strips, all'Union Jack, al Sol Levante. Alle prime corazzate con il guscio ancora in legno i costruttori di cannoni risposero con armi del tutto rivoluzionarie.

Nel 1851 Alfred Krupp presentò alla Grande Esposizione di Parigi un cannone interamente in acciaio ed a retrocarica, che mandò presto nel dimenticatoio i pezzi in bronzo o in ferro fucinato e ad avancarica. Alle nuove artiglierie i progettisti di corazze contrapposero le ironclad completamente in acciaio temprato (prima imbullonate e più tardi saldate) e divise in compartimenti stagni⁸; ma il duello sembrò finalmente risolversi nel 1906 con il varo della più perfetta e devastante nave da guerra che avesse mai solcato i mari e gli oceani del pianeta, sintesi perfetta di piastra e cannone: la corazzata monocalibro Dreadnought, con dieci pezzi da 305 mm in tori binate brandeggiabili⁹

⁶ Nel 1823 Paixhans aveva inventato anche una pistola per marina.

⁷ Il diretto antenato della corazzata ottocentesca fu in realtà il monitore *CSS Virginia* della Marina Confederata, una pesante casamatta galleggiante parzialmente sommersibile che sviluppava una velocità di tre nodi, munita a prua e poppa di due cannoni rigati da 190 mm ed altri otto cannoni Dahlgren da 240 mm sulle fiancate. L'8 marzo 1862 il *Virginia* da solo, distrusse una divisione di quattro navi nordiste (due delle quali si erano gettate in secca per salvarsi), nella rada di Hampton Roads. Il giorno seguente però, essendo tornato per finire le unità superstiti il *Virginia* si trovò di fronte al suo competitore che l'Unione aveva nel frattempo varato: era l'*USS Monitor* di 1200 t. con una sola torre centrale brandeggiabile e armata da due cannoni Dahlgren da 380 mm. L'epico duello fra i due colossi durò quattro ore ed il *Virginia* dovette alla fine ritirarsi con una falla a bordo nonostante avesse quasi smantellato le sovrastrutture dell'avversario. Con questo combattimento si considera conclusa l'epoca delle navi a vela e l'inizio di quella delle corazzate. I lenti e tozzi monitori furono usati sino alla seconda GM, ed uno degli ultimi sparò con le sue artiglierie contro la base di Tobruk difesa dal *San Giorgio*..

⁸ La più celebre fu l'inglese *Warrior*, che surclassò completamente la francese *Gloire*.

⁹ Le tori brandeggiabili, disposte generalmente per chiglia, rendevano inutile tutta la panoplia dell'armamento secondario per murata di cui erano ancora dotate le vecchie classi. secondo la logica degli antichi vascelli a vela. L'idea della corazzata monocalibro fu poi abbandonata nelle costruzioni successive al primo conflitto mondiale, quando le navi da battaglia ripresero ad imbarcare calibri diversi.

e dotata di caldaie a turbina che le consentivano la spettacolare velocità di 21 nodi. Le sue artiglierie avevano una gittata di 6.000 m e le sue corazze erano superiori a quelle di qualsiasi nave allora in servizio¹⁰.

De hoc satis, ma forse il lettore si starà chiedendo cosa c'entra tutto il precedente 'volo pindarico' su corazza e cannone con la Regia Nave San Giorgio da cui eravamo partiti. C'entra eccome, e lo vedremo subito.

A soddisfare il sogno della "nave assoluta" covato da tutte le Marine del pianeta non bastavano infatti né le ironclad né la costosissima super corazzata Dreadnought¹¹. Già prima della sua entrata in servizio nella Royal Navy, quando c'erano ancora le pre-Dreadnought (la nuova nave da battaglia ebbe tanto successo che tutte le corazzate entrate in servizio negli anni precedenti furono così ribattezzate), si era sentita l'esigenza di una nuova classe di unità che funzionasse da cerniera tra le corazzate ed il naviglio minore, ormai quasi inerme a confronto dei loro pezzi, delle fregate e delle corvette (ormai tutte con il prefisso piro in quanto a vapore). La nuova classe, del tutto sconosciuta prima del 1875, ebbe il nome di "incrociatore" ("destroyer" in inglese, con un aggettivo sostantivato che è già tutto un programma) che doveva soddisfare diverse caratteristiche specifiche:

- essere più veloce delle navi da battaglia, dotato di un maggior raggio d'azione e di artiglierie medio-pesanti.
- essere più economico delle corazzate e quindi producibile (e spendibile) in numero superiore;
- essere decisamente superiore, in quanto ad armamento e corazzatura, a qualsiasi altra unità in servizio nelle flotte;
- dare la caccia al traffico commerciale nemico in una guerra di "corsa" preconizzata dalle dottrine navali di tutte le Marine, quella francese in testa;
- fungere da scorta alle unità maggiori sia nelle grandi battaglie tradizionali, sia contro l'insidia, che andava profilandosi, delle unità sottili armate di nuove armi come la torpedine (in seguito, per questo compito fu creata la nuova classe, più leggera ma molto più efficiente, dei "cacciatorpediniere")¹²;

Dal semplice incrociatore, all'incrociatore "protetto", e dall'incrociatore protetto all'incrociatore corazzato, nel gigantismo congenito dell'industria dell'acciaio di fine secolo XIX, ed in ragione della "volontà di potenza" che orientava inflessibilmente la politica delle grandi Marine, la via fu breve. L'incrociatore corazzato fu un tipo di super-incrociatore dotato di una cintura corazzata su tutti i fianchi alla maniera delle navi da battaglia, in misura molto minore sui ponti e sulle casematte delle artiglierie di bordo. Questa classe di navi fu utilizzata all'incirca a partire dal 1875 fino alla prima Guerra Mondiale, ed in ruoli ausiliari anche nella Seconda¹³.

L'antesignano di tutti gli incrociatori corazzati, fu il General Admiral varato dalla Marina imperiale russa nel 1873. subito superato dall'arato ancora una volta, dalla Royal Navy con lo Shannon del 1875 ed imitato dalle altre Marine. Questa nuova e potente classe, alla quale come si è detto apparteneva il San Giorgio, fu concepita come un medium tra l'incrociatore e la corazzata, destinato a costituire il nerbo delle flotte da battaglia del futuro. Un'unità di questo tipo aveva un dislocamento medio tra le 6.000 e le 12.000 t. ed una velocità di 20 nodi. Il suo armamento originale era in genere costituito da 2 o 4 pezzi di grosso calibro fra i 203 e i 254 mm e da 16 a 20 cannoni in batteria da 190, 152 o 120. Come si vede, non erano ancora unità monocalibro e soprattutto, in omaggio a certe teo-

¹⁰ Le prime navi corazzate si possono far risalire alla Marina di Roma. Ad Azio molte quinqueremi e navi egiziane erano rivestite al galleggiamento da piastre di bronzo atte a proteggerle dagli speroni nemici. Nel XVI secolo Oda Nobunaga il primo dei tre "Unificatori" del Giappone, fece costruire sei *Otakebune* corazzate in ferro, armate con cannoni e fucili per sconfiggere i più grandi, ma non corazzati, *bong* usati dalla famiglia daymio sua nemica, i Mori. La Corea a sua volta, minacciata dall'invasione giapponese via mare voluta dal secondo Unificatore Toyotomi Hideyoshi, sviluppò nel XVI secolo le più perfezionate *kobukson* ("navi a forma di tartaruga") rivestite in ferro.

¹¹ Questa classe di unità era così costosa che la Germania Guglielmina progettò di rovinare le finanze inglesi impostando il varo di numerose corazzate dello stesso tipo. Tale corsa agli armamenti che preluse alla prima Guerra Mondiale fu iniziata nella certezza che il Regno Unito, che obbediva all'inderogabile regola della *two power fleet*, ossia di possedere una flotta superiore alle due maggiori flotte mondiali collegate, sarebbe stato costretto a varare un numero almeno doppio di *Dreadnought* rispetto alla Germania, facendo salire alle stelle il debito pubblico inglese.

¹² Forse non siamo abituati a ragionare secondo quest'ottica, ma tutta la storia militare dell'umanità è stata contrassegnata fin dagli inizi da una gara costante fra le armi offensive (lance, armi da punta, da taglio, da botta) e difensive (corazze, scudi, schinieri) Così, ad ogni nuovo tipo di offesa è sempre stato contrapposto un nuovo tipo di difesa. In campo marittimo, negli ultimi centocinquanta anni, contro la torpediniera è stato creato il cacciatorpediniere; contro il sommergibile il cacciasommergibile; contro la nave lanciamissili i missili antinave etc. In campo terrestre il discorso è il medesimo.

¹³ Il più grande incrociatore corazzato fu lo *Hood*, poi trasformato in "Incrociatore da battaglia". Dopo aver brillantemente partecipato allo scontro dello Jutland, il *Mighty Hood*, come lo avevano ribattezzato gli inglesi, nonostante le sue poderose corazze da 305 mm, esplose e colò a picco in due minuti sotto le bordate della *Bismarck*. Lo *Hood* fu la penultima unità nata come incrociatore corazzato a esser persa nel secondo conflitto mondiale. L'ultima fu il *San Giorgio*..

rie ai nostri occhi piuttosto bizzarre della Jeune École francese¹⁴, che rinnovava i fasti dello speronamento, erano dotati (al pari degli incrociatori e delle corazzate), di robusti rostri a prora¹⁵.

Le specifiche assegnate a queste unità di nuova concezione erano le seguenti:

- una velocità di 3 - 4 nodi superiore a quella massima delle corazzate;
- l'esplorazione di squadra a grande distanza;
- la protezione diretta delle navi da battaglia volta ad impedire, in virtù della loro velocità, che potessero essere aggirate e prese tra due fuochi da unità leggere avversarie;
- condurre una lotta efficace al traffico commerciale nemico.

Il successo universale degli incrociatori corazzati fu senz'altro favorito dall'ottima prova che fornirono le unità giapponesi nella battaglia di Tsushima, dove concorsero egregiamente, insieme alle corazzate, a formare il "taglio della T" che fece a pezzi le vecchie navi da battaglia russe di Rožestvenskij (soprannominate dai loro stessi equipaggi "ferri da stiro").

Le dimensioni di questa classe raggiunsero il loro massimo nelle unità impostate fra il 1906 e il 1908, con dislocamenti di circa 14.000 - 16.000 t. e velocità da 22 a 24 nodi. In particolare, tedeschi e giapponesi concepirono questo tipo di incrociatori come delle corazzate di misure ridotte ed i giapponesi vi imbarcarono addirittura dei pezzi da 305. I britannici, dal canto loro, ne avevano ben trentaquattro alle soglie del primo conflitto mondiale, tra i quali il gigantesco Hood.

Il San Giorgio, come molte unità italiane, era leggermente sottodimensionato rispetto allo standard delle Marine oceaniche, ma era dotato, per i suoi tempi, di una eccellente cintura corazzata verticale e di numerose e valide artiglierie.

Tuttavia, come spesso accade nella storia militare, il periodo di massimo splendore degli incrociatori corazzati, quello della Prima Guerra Mondiale, coincise con la loro triste fine. I compiti loro assegnati erano del tutto sproporzionati alle loro effettive possibilità, e d'altra parte le loro caratteristiche tecniche erano già state surclassate dai primi incrociatori da battaglia inglesi, dotati di corazze più evolute, protezione subacquea ed artiglierie e sistemi di puntamento più efficaci. Le tombe liquide degli incrociatori corazzati che avevano costituito il vanto di tutte le marinerie si spalancarono nella battaglia delle Falkland, dove vennero affondati lo Schamhorst ed il Gneisenau di von Spee, e nello Jutland, dove colarono miseramente a picco il Defence, il Warrior ed il Black Prince di Jellicoe¹⁶.

Regia Nave San Giorgio: le caratteristiche tecniche



Il regio Incrociatore San Giorgio prima dell'ammodernamento

In un discorso alla Camera dei Deputati del neonato Regno d'Italia il presidente del consiglio conte di Cavour disse:

«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle esigenze del Paese »

In effetti la Regia Marina dell'Italia unificata – a differenza, sembra purtroppo, di quella della Repubblica – nacque senza alcun complesso di inferiorità verso le altre grandi Marine mondiali, specialmente la Marine Nationale francese. Nacque invece con grandi ambizioni, che si realizzarono in una serie di costruzioni numerose e sempre all'altezza dei tempi, se non addirittura innovative. Tra queste costruzioni, naturalmente, vi furono gli incrociatori co-

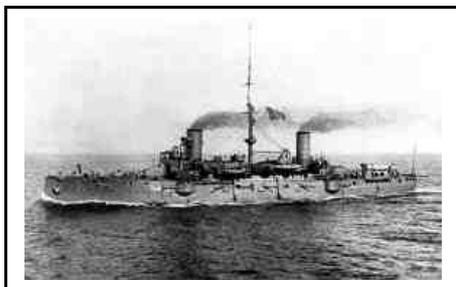
¹⁴ La *Jeune école* sosteneva tra l'altro l'uso di unità piccole (torpediniere e incrociatori veloci) per combattere le grandi squadre di corazzate di dimensioni maggiori, e l'uso di navi corsare per impedire il traffico commerciale marittimo della potenza rivale (*Poussière navale*, "polvere navale").

¹⁵ Il padre di Piero Pastoretto, uno degli autori del presente lavoro, che era sottufficiale della Regia Marina ed aveva avuto occasione di assistere ai lavori di ammodernamento del *San Giorgio* avvenuti nel 1938 alla Spezia, era solito esprimergli la sua meraviglia alla vista dell'enorme sperone mentre veniva tagliato dalle fiamme ossidriche dell'arsenale.

¹⁶ L'intrinseca fragilità degli incrociatori corazzati fu poi dimostrata, durante il conflitto, dall'affondamento dei britannici *Aboukir*, *Hogue* e *Crecy*, e degli italiani *Garibaldi* ed *Amalfi*, tutti colati a picco dopo aver incassato un solo siluro.

razzati della classe Pisa e Garibaldi, ancora ottocentesche, e finalmente il San Giorgio e San Marco, impostate nel primo lustro del XIX secolo.

San Giorgio e San Marco costituirono l'ultimo miglioramento condotto in Italia dell'incrociatore corazzato prima del suo abbandono e della nascita dell'incrociatore pesante (o da battaglia, nella dizione anglosassone). Le due unità, considerate ancora efficienti e innovative alla loro entrata in servizio, già durante il primo conflitto mondiale risultarono superate per l'assenza di un'adeguata centrale di tiro; la mediocre velocità impressa dalle loro caldaie a carbone; la scarsa protezione orizzontale del ponte di coperta agli ultimi tipi di proiettili perforanti e verticale sommersa ai siluri. La Regia Marina non impostò più altri incrociatori corazzati ed i progetti e gli sforzi del Genio Navale si concentrarono sui ben più moderni e protetti incrociatori pesanti.



L'incrociatore corazzato San Giorgio

Nel 1927 sarebbe stato varato l'incrociatore Trento e le altre due unità della sua classe, Trieste e Bolzano, capaci di sviluppare ben 35 nodi e pesanti 13.145 t. a pieno carico. Nel 1930 fu la volta del varo della ancor più moderna classe Zara (Fiume, Pola, Gorizia) da 14.530 t. L'era degli incrociatori corazzati era definitivamente tramontata.

Progettato dall'Ispettore Generale del Genio Navale Edoardo Masdea come perfezionamento degli incrociatori corazzati classe Pisa, e impostato sugli scali del Regio Cantiere navale di Castellammare di Stabia, il San Giorgio aveva le seguenti caratteristiche costruttive, considerate eccellenti per l'epoca. Lo scafo, in acciaio cementato Krupp ad elevata resistenza, era a quattro ponti: il ponte di coperta, il ponte di batteria, il ponte di corridoio e il ponte paraschegge.

Era inoltre provvisto di doppio fondo, cofferdams a murata e copertini stagni ed era corazzato in cintura, alle murate e, trasversalmente, tra i ponti principali.

Per tornare allo scafo, come si è detto era costruito in acciaio ad elevata resistenza, ad eccezione però delle parti soggette a sforzi impulsivi che erano invece in acciaio dolce. Gli strati di protezione dei ponti erano nuovamente di acciaio duro speciale, mentre il dritto di poppa, la ruota di prora, il telaio del timone ed i bracci per gli assi portaeliche erano di acciaio fuso. Il doppio fondo era diviso in 48 compartimenti stagni e si estendeva fino al disotto del ponte paraschegge. C'erano inoltre il paramezzale stagno e cinque longitudinali per ciascun lato, di cui uno stagno.

La protezione era assicurata da una cintura corazzata di ben 203 mm. oltre che dal ponte paraschegge e da rivestimenti protettivi sui ponti superiori¹⁷. Erano presenti anche una moderna (per il tempo) centrale di tiro ed i primi telemetri monostatici a coincidenza¹⁸. L'artiglieria pesante da 254/45 mm. era di recente concezione, e di poco inferiore ai 305/46 mm. delle corazzate. L'unità era infine dotata di un solo timone semicompenso con possibilità di essere manovrato da quattro stazioni, ubicate: nella Plancia Comando, Torre di Comando, stazione subacquea e l'ultima "a braccia" in un compartimento a poppavia del locale agghiaccio.

Note tecniche originali dell'incrociatore corazzato San Giorgio

Nome	San Giorgio	Dimensioni	Larghezza 21 m. Lunghezza f.t. 140,90 m. Lunghezza p.p. 131 m.
------	-------------	------------	--

¹⁷ La cintura corazzata di una nave da battaglia italiana dell'epoca arrivava ad un massimo di 250 mm.

¹⁸ Il telemetro a coincidenza forniva, attraverso un sistema di prismi e lenti montati alle estremità, una falsa immagine del bersaglio spostata a sinistra di quella reale. Girando un volantino il puntatore faceva coincidere la prima alla seconda e, a sovrapposizione avvenuta, poteva leggere il valore della distanza su una scala graduata. Tali apparecchiature erano molto ingombranti (minimo 2 m di larghezza) e dovevano essere montate trasversalmente alla torre che servivano. Il telemetro a coincidenza fu adottato per la prima volta dalla Royal Navy nel 1898 ed usato con successo dalla *Dai-Nippon Kaigun* (la Marina Imperiale giapponese) a Tsushima. Le sue versioni perfezionate furono ancora imbarcate sulle unità italiane fino a tutto il secondo conflitto mondiale.

			Pescaggio 8.03 m. (7.3 norm.)
Tipo	Incrociatore corazzato	Motori	2 motrici alternative verticali a triplice espansione
Classe	San Giorgio		14 caldaie Blechynden da 19.595 hp (18.200 HP); 2 eliche
Unità	San Giorgio, San Marco	Velocità	23,2 n.
Impostazione	4 Luglio 1905	Autonomia	2.640 miglia a 20 n.; 3.100 miglia a 12 n.; 6.270 miglia a 10 n.; 1030 miglia a 21 nodi);
Varo	27 Luglio 1908	Combustibile	Carbone 1.500 t.; nafta 50 t.* (p.c); (700 t carbone ; 50 t. nafta**
Consegna	1 Luglio 1910	Protezione cintura	203 mm. verticale (200 mm)
Dislocamento	10.167 t.	Ponte (orizzontale)	50 mm. (45 mm)
A pieno carico	11.300 t.	Torri (da 254) Torri da 76 mm	180 mm. (200 mm) 160 mm
		Torrione	250 mm.
		Armamento	4 pezzi binati da 254/45 8 pezzi binati da 190/45 18 pezzi singoli da 76/40 2 cannoni da 75 mm da sbarco 2 cannoni da 47/50* 2 mitragliere Maxim 3 tubi lanciasiluri subacquei da 450 mm. tipo Armstrong A 95
		Equipaggio	32 uff., 666 sottuff. e marinai (30 uff. + 669 sott. e marinai)
* la nafta era per le torpediniere di scorta			
** da sistemarsi sulle imbarcazioni di servizio			
affondata 22-01-1941; radiata: 18-10-1946			

Regia Nave San Giorgio: le artiglierie

Sebbene negli ambienti della Marina l'armamento dei due incrociatori San Giorgio e San Marco fosse considerato non abbastanza potente, ai nostri occhi, ormai disabituati allo spettacolo di navi irte di cannoni, la loro dotazione artiglieresca appare di tutto rispetto.

I quattro nuovissimi pezzi Ansaldo 1907 da 254/45 sistemati in due torri binate, una prodiera e una poppiera, erano lunghi 11,40 m., pesavano 36.800 Kg. e sparavano proietti da 227 Kg. con cariche di balistite pesanti 75 Kg. alla velocità iniziale di 853 m. al secondo.

Gli altrettanto nuovi otto pezzi Ansaldo 1907 da 190/45 erano ripartiti in quattro torrette corazzate, due sul lato destro e due sul lato sinistro. La canna era lunga 8,55 m., pesava 14.020 Kg. e sparava un proietto da 90,7 Kg. alla velocità iniziale di 884 m. al secondo.

I 18 cannoni da 76/40 Ansaldo 1897 erano diversamente dislocati e dislocabili; due di essi erano posti sul tetto delle torri principali in funzione antiaerea. La canna era lunga 3,13 m., pesava 609 Kg. e sparava un proietto da 10 Kg.

Nota tecnica riassuntiva dei principali pezzi

	254/45	190/45	76/40
peso totale dell'arma t.	35.3	14.5	1.1
peso del proietto Kg	225	91.8	5.9
peso della carica Kg	84.2	32.3	1
veloc. iniz. m/sec	853	884	750
Il comando delle grosse artiglierie era elettrico e non più idraulico come nella classe Pisa.			

Regio Incrociatore San Giorgio: una nave "sfortunata"?

I marinai, si sa, sono esseri superstiziosi da quando hanno cominciato a solcare i mari, anche se oggi tendono a nascondere certi timori vecchi di millenni che colpiscono inevitabilmente chi passa la sua vita su un elemento, come quello liquido, non connaturato e perciò non congeniale alla sua specie terricola. Tra le leggende (ad esempio quella dell'Olandese volante) che ancora oggi circolano fra i naviganti, e che sono state anche fonte di ispirazione per celebri e visionarie opere letterarie come *The Rime of the Ancient Mariner* del romantico Samuel Taylor Coleridge, una delle più note è quella della nascita stregata di una nave: dovuta o all'incidente fatale della bottiglia che non si frantuma sulle sue fiancate al momento del varo, oppure, ancor peggio, al mutamento del proprio nome in un certo momento della sua vita.

Il secondo caso è escluso per il *San Giorgio*; Del primo non sapremmo dire. È però certo che, subito dopo la consegna alla Regia Marina dell'incrociatore corazzato, questa unità conobbe dei misteriosi infortuni che sembrano perseguitarla.

Appena iniziata la sua vita operativa, mentre si apprestava a rientrare in porto a Napoli dopo aver partecipato alle esercitazioni navali nel Tirreno, il 12 agosto 1911 andò ad incagliarsi nella secca della Gaiola, uno scoglio posto alla profondità di circa 6 metri.¹⁹ davanti a Capo di Posillipo. Lo scafo subì gravi danni e imbarcò 4300 tonnellate d'acqua. Il *San Giorgio* rimase in secca oltre un mese e, per poter essere rimorchiato sino allo scalo, dovette essere alleggerito dell'acqua imbarcata, di una delle due torri dei pezzi da 254, dei fumaioli prodieri e persino di diverse piastre della cinta corazzata. Analogo incidente si verificò nel 1913, quando andò ad incagliarsi su un fondale sabbioso a S. Agata presso Messina, riportando questa volta danni minimi.

Se poi può chiamarsi "sfortunata" una nave da guerra che, ad un anno dalla sua entrata in servizio, e ad un mese dall'incidente di Gaiola, si vide subito scoppiare intorno una guerra come quella Italo-turca (28 settembre 1911) dopo una pax mediterranea che aveva regnato per quarantacinque anni (praticamente dalla battaglia di Lissa), ebbene il *San Giorgio* (ed il suo "collega" *San Marco*) erano delle navi sfortunate²⁰.

La carriera di servizio della nostra Regia Nave era intanto cominciata con le grandi esercitazioni nel Mediterraneo del 1910, durante le quali fu scelta come Nave di Bandiera dal Capo di Stato Maggiore della Marina Ammiraglio Bettolo²¹.

Il *San Giorgio* e la guerra italo-turca²²



Marinai di una compagnia da sbarco a Tripoli

La guerra italo-turca - o *Trablusgarp Savaşı*, "guerra di Tripolitania", come la definiscono ancor oggi i nostri alleati turchi della Nato - fu il primo vero banco di prova per la Regia Marina, la quale in pratica vi schierò le medesime navi che avrebbe poi impegnate nel primo conflitto mondiale. Certamente fu la guerra dello schiaccianoci contro la noce, cioè di una 'rampante' potenza coloniale contro un decrepito impero agonizzante. Tuttavia, ragionando sub specie historiae, i cui orizzonti sono molto più ampi di quelli a cui si affaccia lo sguardo placido della gente comune, potremmo affermare che, per una giovane ed inesperta Marina che era destinata a contendere con le maggiori e prestigiose flotte del mondo, la Turchia (ed in un secondo momento il bicipite Impero austro ungarico), funzionarono come degli ottimi, anche se facili, *sparing partner*.

Come accadde in Italia per entrambi i conflitti mondiali del XX secolo, dichiarati in tutta fretta, con l'Esercito e la Marina tenuti quasi all'oscuro e preavvertiti soltanto negli ultimi giorni di ciò che bolliva nel pentolone della politica della politica, anche la guerra Italo-turca scoppiò con un ultimatum che colse impreparate le Forze Armate naziona-

¹⁹ Il *San Giorgio* navigava a 13 nodi e strisciò contro quasi tutta la scogliera, deformando e tranciando le lamiere e le ordinate. L'acqua penetrò in molti locali nella zona a proravia della maestra e la nave non colò a picco soltanto perché si adagiò sul fondale. Vi ricorda qualcosa?

²⁰ Naturalmente questa non è l'opinione degli autori, i quali pensano, da cultori di storia militare, che una nave da guerra trova la propria ragion d'essere proprio dalla circostanza che esistono le guerre.

²¹ Sul *San Giorgio* alzarono succesivamente la loro insegna, oltre al Capo di Stato Maggiore Bettolo, gli ammiragli Paladini, Pepe, Lovatelli, Bonaldi, Conz e infine Iachino;

²² Usiamo la dizione "guerra Italo-turca" in luogo di quella di Libia per non confondere la prima guerra italiana di Libia con la seconda guerra di Libia, avvenuta ad un secolo esatto di distanza (28 settembre 1911-18 ottobre 1912; 24 marzo-21 ottobre 2011). Se qualcuno riscontra della malizia in questa precisazione, ebbene coglie nel giusto.

li. Una triste costante della diplomazia e dei governi italiani, vien da dire. Tuttavia, nel conflitto che si prospettava la disparità di forze era di tale entità (molto simile a quella con cui le potenze europee iniziavano le loro operazioni coloniali di conquista), che la circostanza non apportò gravi conseguenze.

Per sottolineare l'enorme differenza di uomini e mezzi che i due rivali potevano mettere in campo, sarà sufficiente dare uno sguardo a volo radente sulla "rassegna" delle loro forze:

Italia:

Per le operazioni in Libia il Regio Esercito mobilitò nell'ottobre 1911 un Corpo d'Armata (Corpo d'armata Speciale) su due divisioni, per un totale di 34.000 uomini, al comando del generale Carlo Caneva. Ogni Divisione era su due Brigate ed ogni Brigata era su 2 reggimenti di fanteria (rinforzati da una sezione di mitragliatrici), 2 Squadroni di cavalleggeri, 1 Reggimento di artiglieria da campagna (4 Batterie con pezzi da 75 mm), 1 Compagnia zappatori e servizi. Le truppe non indivisionate erano 2 Reggimenti di bersaglieri (8° e 11°) (rinforzati da una sezione mitragliatrici), 1 Reggimento di artiglieria da montagna (4 Batterie), 1 Gruppo di artiglieria da fortezza (2 Compagnie),

Al Corpo d'Armata italiano la Turchia poteva contrapporre una guarnigione di appena 4.000 uomini della 42ª Divisione autonoma, così divisi:

in Tripolitania: 3 Reggimenti di fanteria, 1 Battaglione cacciatori (nichandji), 4 Squadroni di cavalleria, 1 Battaglione di artiglieria da fortezza

in Cirenaica: 1 Reggimento di fanteria, 1 Squadrone di cavalleria, 2 Batterie di artiglieria da campagna, 1 Batteria di artiglieria da montagna, 2 Compagnie da fortezza

Nel corso del conflitto si unirono a queste deboli unità un numero imprecisato di bande arabe organizzate in mehalla, contingenti tribali tratti dalle circa sessanta tribù libiche, di entità variabile a seconda delle popolazioni da cui provenivano e inquadrati da ufficiali turchi. A questi si aggiungevano i 2.000-3.000 guerrieri senussiti al comando di Omar al-Mukhtar²³.

La situazione navale segnala una disparità meno accentuata. La Regia Marina era in grado di schierare, collocate a Taranto, 2 squadre composte da due divisioni ciascuna e dotate di autonome forze da sbarco. Ed appunto gli sbarchi, i primi del secolo e ben condotti in regime di interoperatività delle Forze Armate, caratterizzarono tutta la guerra ed ebbero sempre successo. Il che va a vanto del Regio Esercito e della Regia Marina, se solo si pensa al disastro inglese di Gallipoli di quattro anni dopo e con ben maggiori mezzi ed ambizioni²⁴.

Forza navale del Mediterraneo (successivamente Forze Navali riunite), viceammiraglio Augusto Aubry.

1ª Squadra (viceammiraglio Augusto Aubry)

1ª Divisione (viceammiraglio Augusto Aubry): Corazzate Vittorio Emanuele, Regina Elena, Napoli, Roma

2ª Divisione (contrammiraglio Ernesto Presbitero): Incrociatori Pisa, Amalfi, San Giorgio, San Marco, Esploratori Agordat, Partenope

2ª Squadra (viceammiraglio Luigi Faravelli)

1ª Divisione (viceammiraglio Luigi Faravelli): Corazzate Benedetto Brin, Saint Bon, Emanuele Filiberto

2ª Divisione (contrammiraglio Paolo Thaon de Revel): Incrociatori Garibaldi, Varese, Ferruccio, Marco Polo, Esploratori Coatit, Minerva

Divisione navi scuola (contrammiraglio Raffaele Borea Ricci) Corazzate Re Umberto, Sardegna, Incrociatore Carlo Alberto

Ispettorato siluranti (contrammiraglio Luigi di Savoia) Incrociatori Vettor Pisani, Lombardia e 62 unità leggere (torpediniere e cacciatorpediniere), ripartite operativamente fra l'Ispettorato ed il Comando in capo delle forze navali.

Oltre a queste unità operarono nel Mediterraneo, nell'Egeo e in Ma Rosso gli incrociatori ausiliari Bosnia, Città di Messina, Città di Catania, Città di Palermo, Città di Siracusa, Duca di Genova, Duca degli Abruzzi

Turchia:

Squadra di Beirut (il grosso della flotta), che, appena iniziate le ostilità, si ritirò nella acque dei Dardanelli: navi da battaglia Barbarossa Haireddin, Turgut Reiss, Megidié, Hamidié, cacciatorpediniere Jadighiari Milet, Nemamehamiet, Morenivetmilié, Samsun, Jarhissar, Thaxos, Bassora, nave appoggio Teirimughian.

Squadra di Albania: 2 incrociatori, 4 torpediniere e 2 cannoniere fluviali

Squadra del Mar Rosso: 1 cacciatorpediniere, 9 cannoniere, 1 yacht armato e 6 sambuchi

²³ Omar al-Mukhtar, catturato e fatto giustiziare da Graziani nel 1931, dopo aver cintato di fili spinato l'intero confine con l'Egitto dal quale riceveva aiuti per la sua guerriglia, è diventato l'eroe nazionale dell'indipendenza libica. Gheddafi gli fece costruire un mausoleo e nel 1979 stanziò 5 miliardi di lire per girare un film intitolato "Il Leone del deserto", in cui la parte di Omar era recitata da Anthony Quinn. Quando fu catturato, a Omar rimanevano soltanto 700 guerrieri.

²⁴ A proposito di Gallipoli, sembra opportuno sottolineare l'enorme progresso conosciuto in pochi anni dalle truppe e dal materiale bellico turchi in seguito all'addestramento ed alle forniture militari tedeschi.

Di fronte a Istanbul: 2 corazzate e 12 torpediniere

Nella squadra turca di Beirut due delle corazzate (Megidié e Hamidié) erano antiche, tuttavia le due corazzate più moderne erano di costruzione tedesca (classe Brandenburg) ed i cacciatorpediniere erano moderni e capaci di velocità elevate.

Non possiamo certo qui neppure minimamente affrontare il complesso e corposo argomento - per altro assai interessante dal punto di vista tattico e strategico - della guerra Italo-turca sul mare, tanto più che il San Giorgio vi partecipò in tono piuttosto defilato.

Basterà dire che, durante il conflitto, la Regia Marina fu impegnata, sia nell'appoggio alle operazioni di sbarco e di tiro contro costa, sia nel contrasto della flotta ottomana.

Ad esempio, la squadra del viceammiraglio Borea Ricci il 30 settembre 1911 si presentò davanti al porto di Tripoli ed il successivo 2 ottobre iniziò a bombardare i forti per consentire, il 5, lo sbarco del contingente del generale Caneva e delle compagnie da sbarco del Capitano di Vascello Umberto Cagni²⁵.

Preso la città, nello stesso mese di ottobre furono occupate Tobruk (il 4), Dema (il 19), Bengasi (il 20), Homs (il 21) e Zuara, mentre la Marina piantava il Tricolore nell'isola di Rodi e in tutto il Dodecaneso. La Forza Navale in Egeo si incaricò anche di impedire qualunque movimento turco in mare, bombardando il 19 aprile 1912 i forti dei Dardanelli con le navi da battaglia classe Regina Margherita e gli incrociatori corazzati classe Pisa e Garibaldi, mentre reparti da sbarco occupavano le isole Sporadi meridionali.

Un secondario teatro di operazioni fu la costa libanese, dove gli incrociatori corazzati Garibaldi e Ferruccio il 24 febbraio 1912, colarono a picco la vecchia cannoniera turca Avnillah e la torpediniera Angora nel porto di Beirut.

Nel Mar Rosso, invece, nella battaglia di Kunfida (7 gennaio 1912) una squadra italiana composta da un incrociatore e due cacciatorpediniere prevalse su sette cannoniere (tutte affondate) ed uno yacht armato turchi. Infine il 18 luglio 1912 una squadriglia di torpediniere comandata dal capitano di vascello Enrico Milo tentò il forzamento dello stretto dei Dardanelli, ma l'azione abortì dopo che una torpediniera si incagliò e dovette essere recuperata sotto il tiro dei cannoni turchi.

In tutte queste operazioni assai complesse condotte su tre mari (Mar Rosso, Ionio ed Egeo), osserviamo con una certa sorpresa che furono maggiormente usati gli incrociatori corazzati di vecchio modello, come il Garibaldi, il Pisa ed il Ferruccio, che gli ultimi acquisti San Giorgio e San Marco.

Il San Giorgio era entrato a far parte della seconda Divisione della prima Squadra il 12 giugno 1911. Scoppiato il conflitto alla fine di settembre, l'unità partecipò in ottobre alle operazioni navali lungo le coste libiche nelle acque di Dema, Tripoli e Bengasi, favorendo con le sue artiglierie la caduta in mani italiane di queste città. Il 9 ottobre eseguì il bombardamento dal mare di Marsa Susa e successivamente si trasferì nel Dodecaneso per una tranquilla attività di vigilanza e di appoggio alle nostre truppe sbarcate. Medesima sorte toccò al gemello San Marco che, dopo essere stato dislocato a Dema in missione di appoggio ai contingenti dell'esercito, prese parte successivamente all'occupazione delle isole dell'Egeo. Infine, nei giorni 14 e 17 settembre cannoneggiò nuclei libico-turchi alla foce dell'uadi Bu-Mesfer e del piccolo fiume Bent, per proteggere le truppe italiane della colonna Salsa.

Dunque, durante la guerra Italo-turca, il nuovissimo incrociatore corazzato San Giorgio non ebbe l'onore, toccato invece ad altre navi più anziane o modeste della Regia Marina, di misurarsi con il nemico in quegli esaltanti duelli sul mare per i quali era stato progettato e costruito. Questa sì che poteva considerarsi una sfortuna, per una regia nave e soprattutto per i suoi ufficiali ed il suo equipaggio che, sin dal primo giorno d'Accademia, di ferma o di arruolamento volontario, erano allevati nell'ardente volontà di riscattare l'ingloriosa giornata di Lissa²⁶.

Regia Nave San Giorgio: gli anni caldi

Se il 1913 fu contrassegnato per il San Giorgio dall'incidente di S. Agata, del quale già si è parlato, e dalla normale routine di esercitazioni e crociere di una nave da guerra in periodo di pace, il 1914 dette inizio ad un periodo "caldo", concluso soltanto nel 1918, di intensa e straordinaria attività bellica, nella quale il San Giorgio, giustamente soprannominato in Marina La nave delle tre guerre, sarebbe stato fortemente impegnato. Per i cultori di storia mili-

²⁵ Ogni unità da guerra italiana di una certa stazza era dotata di una compagnia da sbarco costituita da marinai.

²⁶ A volte la storia deve occuparsi anche di psicologia. Noi oggi, con la nostra mentalità piuttosto arida e gretta o, se si preferisce un termine più edulcorato, 'concreta', non riusciamo neppure a concepire quanto quell'infausta battaglia navale abbia pesato sulla coscienza dei marinai italiani per cinquanta anni. La consapevolezza dello smacco subito e del disonore che era scaturito dalla forte superiorità delle forze che avevamo in mare e dall'umiliazione ricevuta dall'austriaco Tegethoff non poteva essere sanata che da eroici episodi di valore ed epici scontri di cannone contro cannone e corazza contro corazza. Nel 1911 non avevamo nemici nel Mediterraneo ed eravamo addirittura alleati con l'Impero austro-ungarico, sicché la Regia Marina non poteva tomare a misurarsi con il nemico del 1866; ma qualsiasi avversario andava bene, purché l'onore militare della giovane e speranzosa nazione italiana fosse ristabilito. Chiamiamolo pure ottuso nazionalismo o deleterio patriottismo, e aggiungiamoci pure tutte le contumelie possibili; ma le cose, nella psicologia dei popoli o nell'inconscio collettivo che dir si voglia, a quel tempo, funzionavano così. Occorre tuttavia aggiungere che l'Esercito italiano, anch'esso andato incontro nella medesima guerra, e nonostante la superiorità di mezzi e uomini, alla battuta d'arresto di Custoza, covò molto meno della Marina il desiderio di riscatto.

tare come i soci della SCSM, le date fondamentali di questo anno sono il 28 luglio e la dichiarazione di guerra dell'Austria-Ungheria alla Serbia, seguita ad una settimana di distanza dal 4 agosto, quando, alla mezzanotte, l'intero Continente precipitò nel primo conflitto mondiale della storia.

Il Regno d'Italia ne sarebbe rimasto fuori per altri nove mesi, ma la situazione sociale interna, caratterizzata da violenti disordini ed insurrezioni popolari contro il governo Salandra e culminata nella celebre "settimana rossa", rese quell'estate incandescente anche per la nostra Penisola.

La cosiddetta "settimana rossa" si aprì infatti il 7 giugno con l'insurrezione di Ancona, e proprio ad Ancona il San Giorgio, ormai inquadrato nella 4ª Divisione della 2ª Squadra, si omegiò a disposizione delle autorità militari e di polizia per il mantenimento dell'ordine pubblico. I disordini si propagarono in tutte le Marche, nelle Romagne e in Toscana, con diversi manifestanti, carabinieri e poliziotti uccisi, ma non ci risulta che i marinai del Regio Incrociatore siano stati chiamati a far da 'gendarmi' in quelle fosche giornate,

Si avvicinava già però, a rapidi passi, la data del 24 maggio, dopo la quale le navi della Regia Marina sarebbero state chiamate a missioni ben più importanti che la tutela dell'ordine pubblico, la quale, per altro, era lontana distanze galattiche dai compiti che la Patria aveva assegnato loro.

Regia Nave San Giorgio: la Grande Guerra

La prima Guerra Mondiale fu in un certo senso avara con la Marina Italiana: non le concesse infatti, come aveva fatto invece con l'Esercito a Vittorio Veneto, l'alloro di quella grande battaglia di corazzate e cannoni in Adriatico, con cui sarebbe stata lavata una volta per tutte la lontana ma ancor cocente "onta" di Lissa. Per altro, le risparmiò anche quelle spaventose perdite di materiali e uomini che riservò invece ai "fratelli" fanti, alpini e artiglieri nel carnaio dei campi di battaglia e delle trincee del Carso, del Grappa, del Sabotino e del Piave.

Furono invece quattro anni di una guerra silenziosa, per nulla appariscente, nient'affatto esaltante, fatta di diuturna sorveglianza, rapide incursioni e tiri contro costa, pattugliamenti e ricognizioni, agguati, attività di scorta ai convogli, lotta anti sommergibile, in cui la maggior perdita subita, le navi da battaglia Benedetto Brin a Brindisi e la Leonardo da Vinci a Taranto, fu ignominiosamente dovuta a sabotaggio e convinse la Marina a spostare definitivamente la flotta dalla ben più operativa base navale di Brindisi sull'Adriatico, alla più sicura Taranto, nello Ionio²⁷.

Una guerra nella quale la Regia Marina assunse la modesta e crepuscolare funzione, voluta dall'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, di fleet in being, nonostante il cospicuo numero delle sue unità, come ad esempio le diciassette corazzate mono e pluralibro.

Una guerra di torpediniere (ne avevano 110) e di sommergibili (ne schieravamo 84) più che di grosse unità come gli incrociatori; e se si escludono il martirio di Nazario Sauro ed i gloriosi episodi della Beffa di Buccari (Luigi Rizzo, Gabriele D'Annunzio e Costanzo Ciano), nonché dell'affondamento della Viribus Unitis (comandanti Raffaele Rossetti e Raffaele Paolucci) e della Wien (comandante Luigi Rizzo), per giunta avvenuti tutti nel 1918 e ad opera dei "gusci di noce" dei MAS, vero pulviscolo della flotta, la guerra fu lunga, defatigante e soprattutto grigia.

La Regia Marina fu chiamata, in quegli anni di conflitto, a svolgere umilmente e quotidianamente molteplici compiti, non sempre propri o consoni ad una forza navale: rendere impenetrabile al traffico nemico il Canale d'Otranto²⁸; salvare dalla distruzione i resti dell'esercito serbo; gestire i treni armati costieri; appoggiare la fanteria con le sue batterie di grossi calibri²⁹; usare l'intera Brigata Marina (poi, dal 1919, San Marco), forte di 5 battaglioni, alla di-

²⁷ I sabotatori furono smascherati in seguito al brillante "colpo" alla cassaforte del consolato austriaco di Zurigo, condotto dal controspionaggio della Marina sotto la guida del C.C. e diplomatico Pompeo Aldini, usando l'abilissimo scassinatore Natale Papini.

Alle due unità perdute per tradimento va aggiunta la nave da battaglia *Regina Margherita* (della medesima classe del *Brin*), affondata l'11 dicembre 1916 in seguito all'urto contro due mine all'uscita della Baia di Valona.

²⁸ In realtà, la "battaglia di Otranto" non ebbe né vinti né vincitori. Il tentativo austriaco di violare il blocco nel maggio del 1917 fallì, ma non fu mai possibile impedire del tutto alle unità navali degli Imperi Centrali l'attraversamento del Canale. L'asso dei sommergibilisti tedeschi von Moraht, nel suo libro di memorie *Il lupo del Mediterraneo*, narra ad esempio di aver agevolmente attraversato in emersione più volte, tra il 1916 e il 1918, il Canale d'Otranto per rifugiarsi a Pola.

A proposito del capitano Moraht, nel volume sopra citato descrive particolareggiatamente e con precise coordinate l'affondamento del piroscafo italiano *Catania*, Esattamente quel relitto che fu scambiato dalla magistratura per una nave carica di rifiuti nucleari affondata dalla mafia al largo della Calabria. Invece di far intervenire la Marina Militare per scoprire che si trattava dei resti di una nave colata a picco nel 1917, sarebbe bastato consultare il registro delle unità mercantili perdute in quella zona. Oppure leggersi il libro di von Moraht. Ma si sa: la magistratura italiana è sempre in «tutt'altre faccende affaccendata» e, non badando a spese, non si abbassa a simili cosucce.

²⁹ Ci riferiamo qui alla Batteria "San Marco", realizzata per la difesa di Venezia a partire dal 1909 e pienamente operativa nel 1912. Era armata con due pezzi da 305/50 (del calibro imbarcato sulle corazzate) collocati in due pozzi al centro della batteria. Come tutti sanno, fu inquadrata nel VII Corpo d'Armata ed utilizzata nelle operazioni militari nel 1918 sul fronte a terra di san Donà. Altre batterie della Regia Marina entrarono in azione sul Carso e contro l'Hermada. In totale, i pezzi navali usati in appoggio all'Esercito furono 97.

fesa del Piave; persino creare dal nulla un'aviazione navale, che poi fu gettata al vento (o meglio, a mare, trattandosi di una Marina) nel dopoguerra.

In tutta la guerra il San Giorgio, stabilmente inquadrato nella 4ª Divisione della 2ª Squadra, compì soltanto dodici missioni per un totale di poco più di 200 ore di moto. La più importante di queste missioni fu il bombardamento di Durazzo, divenuta base austriaca dopo la disfatta dei Serbi, avvenuto il 2 ottobre 1918 ad opera di una forza combinata italo inglese. Al tiro contro costa partecipò anche l'ammiraglio Thaon di Revel, che alzava la propria insegna sulla corazzata Dante Alighieri. L'azione di bombardamento fu di tale intensità da mettere fuori uso la base navale nemica.

Il resto delle operazioni affidate al San Giorgio fu poca cosa: crociere nell'Adriatico Meridionale tra Otranto, Brindisi e Valona e il nobile salvataggio di 300 marinai dell'incrociatore corazzato Amalfi (classe Pisa, varato nel 1908 e molto simile al San Giorgio) affondato dal sommergibile austriaco U 26 il 7 luglio 1915.

Regia nave San Giorgio: il primo dopoguerra

Se grigia fu l'attività del San Giorgio durante il primo conflitto mondiale, ovviamente altrettanto grigi furono i primi anni di pace: lunghi lavori nell'arsenale di Taranto, sporadiche crociere di rappresentanza in Egeo o nel Mar Rosso e, nel 1924, una campagna di istruzione degli allievi dell'Accademia Navale nell'America Latina. In quell'occasione fu creata una Divisione Speciale costituita dal San Giorgio e dal San Marco, che ben faceva presagire il declassamento ed il futuro inglorioso a cui erano destinate le due navi. Cinico destino il loro: progettate e nate troppo presto per costituire le prime unità della nuova moderna classe degli incrociatori pesanti tipo Trieste e Zara, ma varati troppo tardi ed alla fine di un'epoca, per diventare la punta di diamante degli incrociatori corazzati italiani.

Appena tornato a Palermo dalla crociera di istruzione, il San Giorgio, insieme al San Marco, dovette ripartire per una nuova, ben più ardua missione. Questa volta, però, in Estremo Oriente, dove la situazione politica interna della Cina destava serissime preoccupazioni in tutte le potenze occidentali.

Dopo il rovesciamento della dinastia manciù e l'instaurazione della Repubblica nel 1911, il Paese era caduto sotto la dittatura militare di Yuan Shi-Kai, non del tutto alieno al ritorno della Cina al regime imperiale. Dopo la sua morte nel 1916, il controllo del territorio era passato nelle mani dei governatori militari delle province, i cosiddetti "Signori della guerra", che avevano continuato ad applicare la legge marziale e l'opera demolitrice di ogni libertà iniziata da Yuan Shi-kay. I giornali erano stati chiusi, i membri dell'opposizione in parlamento arrestati, le assemblee provinciali sciolte d'autorità ed i membri del Kuomintang, il partito moderato cinese di Sun Yat-sen, perseguitati ed uccisi. Era naturale che tale politica repressiva favorisse l'esplosione di una cruenta ed ingovernabile rivoluzione popolare che si protrasse ed incrudì negli anni sino al 1927, mettendo in serio pericolo gli interessi commerciali ed i possedimenti dell'Occidente in Cina.

Tra questi, come è noto, vi era pure la concessione di Tientsin, occupata dall'Italia sin dal 1901 in seguito alla rivolta dei boxer. Ciò spinse il Governo ad aderire ad una spedizione di polizia internazionale, come oggi si direbbe, volta a salvaguardare i territori occupati dalle maggiori potenze mondiali compreso il Giappone.

Quando le diverse squadre navali salparono per la lunga navigazione verso l'Estremo Oriente, la situazione era già sul punto di risolversi. L'alleanza tra il partito nazionalista del Kuomintang, guidato dall'astro nascente Chiang Kai-shek, ed il Partito Comunista Cinese di Mao, avrebbe presto portato ad una spedizione congiunta verso il Nord contro i signori della guerra ed alla instaurazione di un nuovo regime costituzionale con capitale a Nanchino.

Questa svolta di pace, però, non poteva essere prevista dagli Stati europei né dagli USA, che appunto alla fine del 1924 avevano già inviato le loro squadre e relative truppe da sbarco a tutela dei propri interessi.

Quel che qui importa è che il San Giorgio salpò il 25 novembre con a bordo una compagnia del "San Marco" in uniforme grigioverde, ed una propria compagnia da sbarco in uniforme coloniale, entrambe destinate a rinforzare la debole guarnigione italiana di Tientsin. A sua volta l'incrociatore corazzato doveva divenire l'unità ammiraglia della piccola squadra già presente in Cina; l'esploratore Libia (3.600 t., armato con 2 pezzi da 152/50 e 8 da 120/45), la cannoniera Caboto da 1.000 t. con due cannoni da 76 mm., e la modesta cannoniera fluviale Carlotta. Giunto a Shanghai il 15 gennaio 1925, trovò il porto e l'entroterra in una situazione disperata: la guerra civile si era riaccesa nella regione e c'era l'imminente pericolo che le truppe in fuga provocassero violenze e saccheggi in città. Per questo motivo il San Giorgio fece scendere a terra la propria compagnia da sbarco per cooperare con gli alleati. Passato il pericolo, l'incrociatore raggiunse la propria destinazione di Tientsin, intorno alla quale ardevano gli scontri tra il Kuomintang ed il locale signore della guerra. In quell'occasione l'incrociatore corazzato entrò a far parte della Divisione Navale Italiana in Estremo Oriente, al comando dell'ammiraglio di divisione Ugo Conz.

Il 5 marzo 1925 fu ufficialmente formato il Battaglione Italiano in Cina agli ordini del capitano di corvetta (quasi subito promosso a capitano di fregata) Alberto da Zara³⁰, forte di 3 compagnie, 2 delle quali trasportate dall'Italia dal San Giorgio:

"San Marco", 110 uomini, 10 mitragliatrici e 2 cannoni da 76 mm;

³⁰ Alberto da Zara era destinato a diventare uno dei più brillanti ammiragli della Regia Marina. Al comando della VII Divisione Navale, il 15 giugno 1942 sfidò gli inglesi nella, fortunata per le armi italiane, battaglia di Pantelleria.

"Libia" già sbarcata il 4 novembre 1924 dal Regio Esploratore Libia

"San Giorgio", quella già scesa a terra per la difesa di Shanghai.

Delle tre compagnie, la "San Marco" indossava l'uniforme grigioverde del battaglione originario, mentre la "San Giorgio" vestiva la tenuta coloniale e la terza portava la normale uniforme di bordo da marina con buffetterie. Insomma, non vi era certo modo di confonderle

Il regio incrociatore San Giorgio aveva poi portato in Cina anche un aereo e 6 militari della Regia Aeronautica destinati a costituire una Sezione Aeroplani Estremo Oriente al comando del Tenente di Squadriglia E. Mosconi. Tale sezione fu rimpatriata il 18 settembre 1925.

Soppresso il Comando della Divisione Navale Estremo Oriente, il 16 ottobre il San Giorgio lasciò la Cina e tornò in Italia. Durante la lunga traversata, fece scalo a Mogadiscio dove, il 20 novembre venne formata la Divisione Navale del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano agli ordini ancora una volta dell'amm. Conz, che, come già in Cina, alzò la sua insegna a bordo dell'incrociatore. La Divisione era composta dall'incrociatore coloniale Campania, dalle vedette Maggiore Toselli e Berenice e dal rimorchiatore d'altura Generale Arimondi. La Divisione operò lungo le coste del Corno d'Africa per sedare rivolte locali in Migiurtinia e nella Somalia settentrionale, e il San Giorgio bombardò con i suoi grossi calibri i centri di resistenza di Ras Hafun e Guardafui.

Poi, finalmente tornato in Italia, nel 1926 l'incrociatore entrò nell'arsenale di Taranto per i necessari lavori di grande manutenzione dello scafo e delle macchine, mentre l'equipaggio poté rivedere i propri cari dopo quasi diciotto mesi di lontananza dalla patria.

E soprattutto poté custodire, nel cuore di ciascuno dei suoi componenti, i ricordi di orizzonti lontani ed evocativi, di culture esotiche, di terre tropicali, di itinerari favolosi. Tutto ciò che oggi, in un'epoca di globalismo e di viaggi nei Paesi anche più distanti dal nostro, è diventato un'esperienza piuttosto comune; ma che allora, negli anni Venti del secolo scorso, era un'esperienza unica ed invidiabile.

Regia Nave San Giorgio: metamorfosi e rinascita

Conclusi i lavori a Taranto, negli anni 1926 e 1928 il nostro incrociatore effettuò nuove missioni in Mar Rosso e successivamente, alla fine dei lavori di modifica ai locali interni per ospitare un numeroso equipaggio di allievi, fu utilizzato a Pola dal 1930 al 1935 come nave scuola per l'addestramento dei volontari del CREM (Corpo Reale Equipaggi Marittimi).

Il tanto temuto declassamento da unità combattente a semplice nave scuola si era purtroppo verificato. Nel 1936 compì ancora una crociera nel Mediterraneo Centrale e Libia, spostandosi poi verso le coste spagnole dove ardeva la guerra civile nella quale l'Italia era impegnata a sostenere la Falange franchista. Ma la sorte del San Giorgio non era ancora quella delle vecchie navi lasciate lentamente arrugginire, ormezziate a vecchie banchine poco trafficate e destinate, per la vetustà dei loro macchinari, soltanto a brevi periodi di moto per compiti di secondaria importanza. Non era ancor giunta, per così dire, la sua ora. Anzi!

Siamo giunti al 1938, e non vi era mente assennata in Europa (tranne, sembra, quelle dei politici e dei diplomatici franco britannici), che non presagisse l'imminente inizio di una nuova guerra. La Regia Marina era impegnata nel completamento del costoso programma delle corazzate tipo Littorio ma, al pari delle altre Marine europee, non disdegnava l'ammodernamento di vecchie unità ancora valide, come ad esempio le navi da battaglia Duilio, Cesare e Cavour. Ebbene, in tale progetto di ammodernamento era compreso anche il San Giorgio.

In base al piano appositamente elaborato dal Comitato Progetti Navi, nel gennaio del 1938 il Regio Incrociatore entrò in bacino nell'Arsenale della Spezia e ne uscì il 30 giugno, radicalmente trasformato in "unità difesa porti". In quel tomo di tempo era scoppiata in tutta la sua pericolosità la crisi dei Sudeti, che sarebbe stata tamponata a settembre nella Conferenza di Monaco. Ancora un anno, ed il 1° settembre 1939 l'Europa sarebbe precipitata nel baratro della guerra.

Come già accaduto nel primo conflitto mondiale, l'Italia avrebbe goduto di ulteriori dieci mesi di pace rispetto alle altre potenze, e così il San Giorgio poté essere usato come nave scuola degli allievi del CREM ancora in due crociere mediterranee. Poi, l'11 maggio del 1940, cioè a neppure un mese dal faticoso 10 giugno, salpò dal Mar Grande di Taranto per trasferirsi a Tobruk e divenire la fortezza galleggiante. Sarebbero state le ultime seicento miglia percorse dalla nave, al comando del C.F. Rosario Viola.

Per ovviare parzialmente alla sua ormai ottocentesca concezione di incrociatore corazzato a macchine alternative, profonde modifiche vennero apportate all'apparato propulsivo, oltre che agli spazi interni ed alle sovrastrutture. Delle originali 14 caldaie ne furono tolte sei con la conseguente eliminazione delle due ciminiere estreme, sicché i fumaioli (o "pipe", come venivano chiamati in gergo marinai), da quattro furono ridotti a due. Le otto caldaie rimaste, ancora del tipo Blechynden, vennero ammodernate e dotate di polverizzatori tipo Meiani a combustione di nafta anziché di carbone. La dotazione di combustibile fu di 1.300 t., mentre le eliche originali furono sostituite con due tipo Schichau a tre pale mobili. L'autonomia di conseguenza fu portata a 4.237 miglia a 12 nodi e a 2.368 miglia a 17 nodi. Il dislocamento standard fu leggermente aumentato e portato da 10.167 t. a 11.681 t. a pieno carico.

L'armamento principale rimase invariato: 4 pezzi da 254/45 (che non furono sostituiti con i più moderni 305/50) e 8 da 190/45. I calibri inferiori e i lanciasiluri vennero invece eliminati e fu fortemente ampliato l'armamento antiaereo, assente in una nave impostata nel 1905. Furono infatti imbarcati 4 complessi binati da 100/47 mod. 1929 aa e an sulla tuga e 4 mitragliere da 13,2 mm. Quando il San Giorgio fu trasferito a Tobruk venne ulteriormente aggiunto un quinto impianto binato da 100/47 sistemato a prora e furono ancora montate 12 mitragliere da 20/65 mm e 6 da 37/54 mm.

Nell'Arsenale della Spezia fu installato, in via sperimentale, anche un impianto di anti oscillazione della nave a mezzo di masse liquide comandate secondo il sistema Siemens, che aveva lo scopo di testare la prestabilizzazione dei nuovi complessi da 90/48 aa costruiti dall'Ansaldo e destinati ad essere imbarcati sulle navi da battaglia classe Vittorio Veneto per rendere più facile e preciso il puntamento antiaereo. Si trattava dell'impianto tipo Fram anti-rollo che funzionava con lo spostamento, a mezzo di aria compressa, di masse d'acqua contenute in casse interne a dritta e a sinistra della nave. Sul San Giorgio furono allo scopo installate delle finte torrette da 90/48 sulle torri da 190/45 per misurare l'effetto del metodo Fram sui gradi di oscillazione.

Infine, l'ormai obsoleto sistema di puntamento fu completamente sostituito e vennero installati un telemetro da 5 metri sulla torretta principale di direzione di tiro, un telemetro da 3 metri nella coffa di maestra e due altri ai lati della plancia dietro il fumaiolo prodiero, dove prima erano montati due proiettori. Le torri di grosso calibro vennero inoltre dotate di apparecchiature DT autonome.

Il destino aveva così finalmente scoperto le proprie carte. Il vecchio incrociatore corazzato San Giorgio, che pure si era distinto in due guerre, era stato in realtà soltanto una crisalide, il lento e tardo bruco destinato a trasformarsi in quell'eroica e combattiva nave, armata da un equipaggio di acciaio, il cui sacrificio purissimo sarebbe passato alla storia della Marina Italiana come una gemma preziosa della corona navale che ne fregia lo stemma³¹.

A questo punto, l'ex anzianotto e superato incrociatore corazzato San Giorgio aveva subito la sua metamorfosi ed aveva assunto la fisionomia finale di un moderno e potente incrociatore antiaereo.

Certo il nuovo San Giorgio non era più votato a solcare le onde dei mari e degli oceani come in passato. Continuava ad essere dotato dei suoi vecchi 254/45 e non montava i moderni 203/50 (progetto del 1924 modificato nel 1929) degli incrociatori pesanti tipo Trento. Era però destinato a trasformarsi in una fortezza galleggiante contro la quale per mesi si sarebbero spuntati gli attacchi del nemico e la cui difesa, e la tragica, inevitabile fine, avrebbero assunto i toni dell'epopea più che della storia o della cronaca.

³¹ «Beato quel popolo che non ha bisogno di eroi» - scriveva Bertolt Brecht. Noi invece con estrema convinzione affermiamo che è beato quel popolo che può contarne molti. Mentre moralmente misera è quella nazione che, pur avendo dato i natali a tanti eroi, non li onora nella propria coscienza collettiva e storica. Episodi come quello del *San Marco*, Giarabub, Bir el Gobi o Amba Alagi, dovrebbero essere scolpiti nei cuori degli italiani, esaltati da monumenti ed appresi a scuola. Esattamente come fanno i popoli stranieri con episodi di eroismo e sacrificio molto meno significativi dei nostri. Sissignori! Al pensiero di Brecht gli autori antepongono di gran lunga l'aforisma di Coolidge: «La Nazione che dimentica i suoi difensori sarà essa stessa dimenticata».

ARREMBÀ SAN ZORZO (seconda parte)

Regia nave San Giorgio: nove mesi a Tobruk ovvero: *Hic manebimus optime!*



Il *San Giorgio* a Tobruk protetto dalle reti parasiluri

La base di Tobruk era definita con il termine ufficiale di “piazzaforte”, ma in realtà non lo era affatto. Basti pensare che le sue difese si limitavano a 6 batterie fra navali ed antiaeree: 1 da 149/47; 1 da 102/33 (totalmente inutili, per l'esiguità dei calibri, nel tiro contro nave) e 4 superate contraeree da 76/40. La decisione di inviare il *San Giorgio* con le sue artiglierie di grosso calibro ed il suo potente armamento antiaereo a difesa di uno scalo avanzato verso il confine egiziano in vista di una futura guerra offensiva in Africa settentrionale fu perciò senz'altro felice.

Ovviamente, nel maggio del 1940, il compito principale assegnatogli era quello di contribuire alla difesa aerea, per cui era stata concepita la sua specifica trasformazione, ed a quella sul fronte mare, dal momento che era allora del tutto impensabile l'uso dell'unità per la difesa sul fronte terra, come sarebbe poi accaduto. D'altra parte, la scorta di munizioni per i cannoni da 254 era stranamente esigua: 60 granate dirompenti e 42 perforanti per ogni pezzo, e quelle perforanti erano inutilizzabili contro obiettivi terrestri. Inoltre il personale di bordo era ridotto e non bastava ad armare tutte e quattro le torri da 190.

Seguì, a quel faticoso e caldo maggio, appena un mese di calma relativa per prendere tutte le misure del caso: la messa in opera di una rete parasiluri; l'allacciamento di una linea telefonica diretta col Comando Base; la pittura dello scafo in una livrea che meglio lo confondesse con i colori della baia circostante; persino la sistemazione, poco marinara in verità, di sacchetti di sabbia paraschegge intorno alle postazioni delle mitragliere e dei pezzi contraerei¹.

Misure, queste, per nulla inopportune. Infatti alle prime ore del 12 giugno due incrociatori leggeri scortati da cacciatorpediniere eseguirono un bombardamento della base al quale il *San Giorgio* rispose cercando di favorire il rientro di due cannoniere italiane sorprese dalla squadriglia nemica mentre erano in ricognizione. Se ne salvò, purtroppo soltanto una, mentre all'azione di fuoco inglese parteciparono anche alcuni bombardieri britannici che causarono danni irrilevanti alla base. Erano passate soltanto 48 ore dall'inizio del conflitto ed il *San Giorgio*, per la prima volta nella sua ormai lunga vita ed esperienza di due guerre, era stato inquadro dalle salve nemiche: né turchi, né austriaci, né cinesi o ribelli somali ne avevano mai insidiato le corazze. Nei mesi seguenti, quella medesima nave che non aveva mai corso rischi né subito danni in cinque anni di guerre sarebbe diventata, per italiani ed inglesi, addirittura la «Leonessa di Tobruk», la «Nave fantasma», o, per dirla in una parola sola, l'«Inaffondabile»².

¹ Il 21 settembre, una settimana dopo l'inizio dell'offensiva del XXIII Corpo d'Armata del generale Bergonzoli in direzione del villaggio egiziano di Sidi el Barrani, il *San Giorgio* avrebbe messo in moto per l'ultima volta le sue macchine per spostarsi, dalla boa n. 5, dove era ormeggiato dal 13 maggio, all'ingresso della baia a circa 400 metri dalla riva, in una zona più opportuna di bassi fondali dove la nave potesse adagiarsi in caso di affondamento e continuare a combattere. Precauzione inutile. Il *San Giorgio* sarebbe stato squarciato da esplosivo italiano, non dalle centinaia di tonnellate di esplosivo che gli inglesi gli scagliarono contro.

² Abbiamo voluto specificare «per inglesi e italiani» perché il lettore non ritenga che certi epiteti degni di una leggenda fossero soltanto frutto di propaganda bellica nazionale. Anche il nemico britannico rimase infatti stupito dalla pressoché inverosimile resistenza ed invulnerabilità del *San Giorgio* e del suo equipaggio. Tanto che giunse persino ad ipotizzare, o a far circolare la voce,

Fu quella, per quanto ci risulta, l'unica occasione in cui il *San Giorgio* usò i suoi grossi calibri da 254 ed i suoi 190 in funzione antinave. Nel gennaio 1941 essi sarebbero stati puntati in una direzione per essi assolutamente all'inizio non prevista: cioè verso terra.

Si può affermare che il mito dell'inaffondabilità del *San Giorgio* abbia avuto inizio già il 19 giugno, quando un sottomarino britannico, introdottosi nottetempo nella baia di Tobruk, lanciò un siluro contro la nave immobile mancando il bersaglio. Ma la data più importante e dolorosa per le armi nazionali fu quella del 28 di quel mese, che segnò purtroppo indelebilmente la mediocre condotta futura della guerra italiana in Africa Settentrionale. Alle 17.20 di quel giorno dodici bombardieri britannici eseguirono un'incursione sull'aeroporto T2 della base ed il *San Giorgio* rispose con tutti i suoi pezzi contraerei. Cessato l'attacco ma non ancora l'allarme, mentre gli aerei nemici si allontanavano verso ponente, sulla loro scia comparvero due altri aerei che non fecero alcun segnale di riconoscimento (brevi rollate) e che per giunta provenivano da una rotta non prevista per i velivoli nazionali, i quali dovevano obbligatoriamente avvicinarsi da levante. I due aerei parvero dirigersi dritti verso il *San Giorgio* come per attaccarlo e le batterie della nave e di terra aprirono immediatamente il fuoco abbattendone uno. Era il Savoia Marchetti pilotato personalmente dal Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, che sembra rientrasse da una importante missione coperta da segreto in territorio nemico e che perì con tutto il suo equipaggio. Quale fosse questa operazione non è dato saperlo poiché mancano i documenti storici. Di certo doveva essere circondata dal massimo riserbo; altrimenti rimarrebbe inspiegabile come il governatore ed il comandante supremo dell'esercito italiano in Africa Settentrionale non abbia rispettato le regole di sicurezza da lui stesso imposte.

Non si seppe mai, o l'inchiesta non lo volle appurare, se il pezzo antiaereo che aveva abbattuto Italo Balbo appartenesse alle batterie del Regio Esercito a difesa della base od a quelle del *San Giorgio*. Certo è che si trattò di un colpo durissimo e della perdita del migliore comandante che avevamo in quel momento in Africa. Il quale, per giunta, aveva appena ricevuto l'ordine dal maresciallo Badoglio di iniziare l'offensiva contro l'Egitto entro il 15 luglio. Una data che avrebbe certamente rispettato, ed un'offensiva che di sicuro sarebbe stata ben più aggressiva di quella, oltremodo timida, di Rodolfo Graziani, il suo successore.³

Di due altre giornate drammatiche per la Marina italiana ed i suoi uomini dobbiamo purtroppo occuparci nelle date del 5 e del 20 luglio. Il 5 fu infatti affondato a Tobruk il cacciatorpediniere *Zeffiro*, mentre il 20 fu la volta dell'*Ostro* e del *Nembo*.

Con la distruzione di quest'ultimo erano andate perse due splendide squadriglie Ct: la I e la II.

La fama di invulnerabilità del *San Giorgio* andava intanto consolidandosi tra italiani e britannici. Le ostruzioni parasiluri, a differenza di quel che sarebbe successo a Taranto in novembre, erano disposte alla perfezione: giungevano infatti sino al fondale ed erano stese a brevissima distanza dalla nave, in maniera che le torpedini non potessero essere sganciate al loro interno⁴.

Queste precauzioni salvarono l'unità da ben trentanove siluri lanciati da aerei o da sommergibili. Tanti se ne contarono, dopo la caduta di Tobruk in mani britanniche, impigliati nelle sue reti di protezione!

Tuttavia le ostruzioni non valevano certamente a salvaguardare il *San Giorgio* anche dalle bombe d'aereo o dagli spezzonamenti, e dopo l'incursione aeronavale del 19 luglio tutti gli attacchi provennero dall'aviazione a terra basata in Egitto e furono quindi dei bombardamenti. Ma il vecchio incrociatore ed i suoi uomini parevano protetti da un potente incantesimo: il 9 settembre quattro bombe incendiarie caddero a bordo ma l'unità riportò lievi danni; nella medesima incursione fu colpita una mitragliera da 13,2 che andò distrutta, ma i cinque serventi rimasero illesi. Il 4 novembre esplose un pezzo da 100/47 del complesso 3 la cui canna era usurata dalle migliaia di colpi sparati nei quotidiani tiri di sbarramento. Si potrebbe pensare ad una strage fra gli artiglieri del pezzo, invece un solo uomo rimase leggermente ferito.

che lo scafo non fosse in realtà galleggiante, ma segretamente poggiato su dei massi subacquei di cemento,

³ Il giorno successivo, un aereo britannico paracadutò su Tobruk un biglietto di cordoglio a nome dell'esercito di Sua Maestà: «Le forze britanniche esprimono il loro sincero compianto per la morte del Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, un grande condottiero e un valoroso aviatore che conoscevo personalmente e che il fato pose in campo avversario... Air Officer-Commander-in-Chief British Royal Air Force Sir Arthur Laymore.»

⁴ D'altra parte il *San Giorgio*, a differenza delle unità alla fonda a Taranto, non era destinato a muoversi e perciò le reti non dovevano essere tanto distanziate da lasciargli libero spazio di manovra. Inoltre la nave era ancorata ad entrambi i lati a prora ed a poppa, e dunque non soggetta a ruotare con la direzione del vento.

Al contrario, la sfortuna sembrava perseguitare i piloti inglesi che, con ostinazione e coraggio ammirevoli, si gettavano sul *San Giorgio* per privare la base di Tobruk della più valida delle sue difese. Particolarmente ricco fu il *carpet* degli aerei nemici abbattuti in settembre, quando la nave-fortezza poteva contare ancora su quasi tutti i suoi pezzi: più di una decina Il che è una quantità decisamente elevata, se si pensa che i bombardamenti condotti sulla città e la rada venivano eseguiti da un numero pur sempre limitato di velivoli, e non da centinaia di aerei, come sarebbe accaduto poi nel Pacifico.

Al termine dei nove mesi trascorsi nell'audace difesa antiaerea di Tobruk risultarono colpiti od abbattuti dal *San Giorgio* ben 47 aerei britannici. Il *San Giorgio* faceva onore al motto che gli era stato assegnato al suo varo: era "*Tutor*", in quanto con il vulcanico fuoco mirato e di sbarramento delle sue artiglierie si era trasformato nel migliore scudo della città: ma era anche "*Ultor*", cioè "il Vendicatore", poiché faceva pagare agli attaccanti, benché godessero della totale padronanza dei cieli, un carissimo prezzo in aerei e piloti.

Quarantasette velivoli messi fuori combattimento sono infatti un numero senz'altro eccezionale, se si tengono nel giusto conto le diverse circostanze che giocavano a sfavore del *San Giorgio*:

- buona parte degli attacchi inglesi avvenivano in quota e quindi fuori della portata dei pezzi dei suoi pezzi e soprattutto delle mitragliere;
- nel corso dei mesi la nave aveva perso molti dei suoi pezzi contraerei per usura spontanea o perché colpiti, mentre il tiro dei pezzi sopravvissuti risultava impreciso e disperso;
- i serventi dei suoi pezzi c.a., sottoposti senza possibilità di turni di avvicendamento e riposo (alcune fotografie mostrano le brandine degli uomini che dormivano accanto ai loro pezzi) ad attacchi incessanti ed a snervanti allarmi che duravano ore ed ore con conseguente "posto di combattimento", erano sottoposti ad un tale stress psicofisico che, alla lunga, non poté non avere un'influenza deleteria sulla capacità combattiva e sulla capacità di risposta dei suoi uomini.

Il 20 novembre il Comandante Rosario Viole dovette sbarcare per gravi motivi di salute e passò le consegne al C.F. Stefano Pugliese, che era destinato ad esercitare il comando sul *San Giorgio* sino alla sua gloriosa fine il 22 gennaio 1941. Rosario Viola non avrebbe così ottenuto la Medaglia d'Oro come il suo collega, ma per il suo comportamento sarebbe stato ugualmente insignito di Medaglia d'Argento e di una promozione per merito di guerra.

Il 10 dicembre il generale Wawell dava inizio alla sua offensiva contro la punta avanzata del fronte italiano in Egitto a Sidi el Barrani. Il XIII Corpo d'Armata del generale O'Connor travolgeva le statiche difese delle nostre divisioni e faceva 38.000 prigionieri insieme ad un bottino di 237 cannoni e 73 carri. Quattro giorni dopo passava la frontiera e dirigeva verso Bardia, che investiva il 18.

Con il rapido progredire verso ovest dell'avanzata britannica, ovviamente, gli attacchi dal cielo sulla piazza e la rada di Tobruk andarono sempre più intensificandosi, sottoponendo gli uomini della contraerea del *San Giorgio* a dei turni disumani.

Era però giunto il momento in cui, ai medesimi turni, sarebbero stati chiamati anche i serventi dei grossi calibri. Nel corso del mese di dicembre stava accadendo ciò che, nell'euforia di soltanto sei mesi prima, sarebbe stato persino inconcepibile: Tobruk correva il rischio di essere investita e perduta dalle armi italiane. L'offensiva di O' Condor, che proveniva da quel medesimo Canale che avremmo dovuto conquistare per recidere il collegamento inglese tra Mediterraneo e Oceano Indiano, si dirigeva adesso, travolgendo ogni resistenza sul suo cammino, verso la piazzaforte della Cirenaica.

Il *San Giorgio* doveva subire così l'ultima delle sue metamorfosi prima della fine della sua carriera al servizio dell'Italia: trasformarsi in isola e fortezza galleggiante per usare le sue batterie, nate per battere bersagli marini, contro obiettivi terrestri.

Dal giorno 22 il Comando della Piazza aveva assegnato ai suoi grossi calibri le coordinate di sette obiettivi situati tra i 16.000 ed i 18.000 metri, posti sulle tre possibili vie d'accesso a Tobruk poste ad est, sud e ovest e ben al di fuori del perimetro fortificato di difesa. Questo perimetro, al quale si stava ancora lavorando perché incompleto, aveva un'ampiezza di 50 chilometri ed era costituito da una cinta di fortini posti a circa 1.000 metri di distanza l'uno dall'altro, 17 gruppi di artiglieria da campagna di diverso calibro, fossati anticarro non continui larghi 4 metri, reticolati e campi minati. Sulla carta, le fortificazioni campali apprestate intorno a Tobruk potevano apparire sufficientemente solide ed in grado di resistere a lungo se convenientemente rifornite dal mare; inoltre la devastante potenza e la lunga gittata dei cannoni navali del *San Giorgio* poteva dimostrarsi

determinante nell'incutere timore a qualsiasi forza terrestre, compresa la punta di lancia dell'offensiva inglese, la 7^a divisione corazzata. La situazione italiana, tuttavia, era estremamente precaria e lo stesso Alto Comando dell'ASI era perfettamente conscio che l'unica via che si apriva ai difensori non era se potessero far fronte all'attacco, ma *quanti giorni* sarebbero riusciti a resistergli, permettendo di apprestare la successiva linea di resistenza a Bengasi. Le difese statiche infatti, come ben era stato dimostrato dai tedeschi a Eben-Emael e sulla Maginot non hanno alcuna possibilità di prevalere ad un nemico aggressivo, modernamente armato e ben condotto, ancorché inferiore di numero. La piazzaforte inoltre era praticamente priva del supporto dell'aviazione nazionale, che invece era persino esuberante da parte inglese. Infine, non vi era nessuna speranza di poter rifornire i difensori del necessario materiale bellico, poiché la rada era sotto la continua minaccia dei bombardieri della RAF.

In realtà il 5 gennaio, il giorno stesso della caduta di Bardia e della resa di quattro divisioni italiane, era iniziato lo sgombero della base ed i pochi mercantili che avevano appena scaricato il loro materiale erano partiti alla volta di Bengasi. In rada restavano il *San Giorgio* (cui rimanevano soltanto 3 degli originari 5 pezzi da 100/47) e due motopescherecci ed una motobarca adibiti al suo servizio. L'equipaggio dell'incrociatore, inoltre, era già sotto organico ed una parte era stata sbarcata per costituire un battaglione di difesa insieme a elementi raccolti da altre unità. In altri termini, per mancanza di serventi, la nave poteva usare solo due delle sue quattro torri da 190 ed aveva una deficitaria scorta di colpi da 254.

Regia Nave *San Giorgio*: il fattore C³

Comando, Controllo e Comunicazioni sono gli elementi indispensabili a qualsiasi esercito organizzato, e di qualsiasi epoca, per gestire una razionale e coerente operazione tattica o strategica. A ben considerare la situazione del gennaio 1941, il primo e più insidioso nemico della difesa italiana a Tobruk, e del suo inaffondabile bastione galleggiante che era costituito dal *San Giorgio*, non erano gli inglesi o la debolezza degli apprestamenti e delle truppe, ma la confusione e l'approssimazione con cui le autorità preposte alla difesa misero in pratica le canoniche tre C.

Se partiamo dal fattore Comando, osserviamo immediatamente che non vi è nulla di più esiziale, in guerra, che un conflitto tra i diversi centri decisionali, locali e più generali, preposti ad una determinata operazione. Certo, nella moderna dottrina della guerra (ed ancor più in quella contemporanea) assistiamo ad una complessità sempre crescente dei comandi e delle loro competenze; e la storiografia militare, dal canto suo, ha impietosamente analizzato, a proposito di tutti gli eserciti, nessuno escluso, lo stato di caos e di paralisi in cui cade una unità complessa se sottoposta ad ordini e contrordini di diversa natura o addirittura contraddittori. Proprio in una situazione di questo genere vennero a trovarsi il *San Giorgio* ed il suo comandante Pugliese nei fatali giorni di gennaio che ci accingiamo ad esaminare. Di per sé il regio incrociatore dipendeva direttamente dal Comando Marina Tobruk (Comar) di Tobruk, che a sua volta rispondeva a Marilibia e questa a Supermarina di Roma. Per un altro verso, però, la stessa nave rispondeva al Comando della base e questo alle esigenze strategiche più generali del C.S.A.S.I. (Comando Superiore in Africa Settentrionale), dal quale dipendeva l'8^a Armata, e che a sua volta era subordinato alle direttive dello Stato Maggiore di Roma, di Badoglio e del Duce. Da qui sorgeva un palese conflitto, non tanto di competenze quanto di esigenze, che sarebbe pesato sulla condotta della difesa. Era infatti interesse della Marina ed in parte della stessa Base salvare il *San Giorgio* quando ogni minima ipotesi di difesa fosse svanita; mentre era interesse strategico dell'Esercito e del Comando Superiore in Libia che la nave concorresse fino all'ultimo, anche a costo della sua perdita, a ritardare la caduta della piazzaforte. In altri termini, il *San Giorgio* era, per il Comando Superiore di Graziani, del tutto "spendibile".

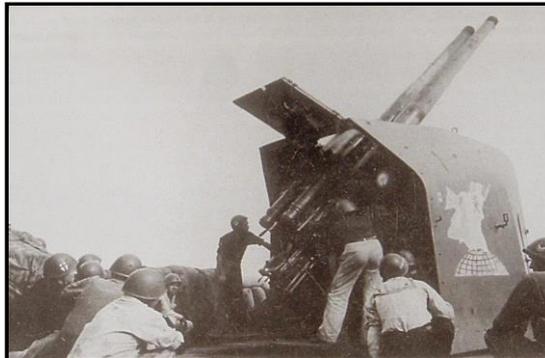
Se passiamo poi ad esaminare il fattore Controllo del campo di battaglia e, come in precedenza, applichiamo il concetto astratto alla situazione contingente del *San Giorgio* nella rada di Tobruk, vediamo che l'osservazione dei movimenti del nemico da parte del suo personale per dirigere i tiri dei suoi grossi calibri gli era preclusa. Gli obiettivi assegnati alle sue artiglierie potevano soltanto essere calcolati, ma non osservati materialmente dai direttori di tiro. Altrettanto dicasi dell'effetto e della precisione o dispersione delle sue salve. Erano stati sì apprestati dei posti di osservazione sul costone che cinge la città ed al di là del quale doveva dirigere il fuoco dei grossi calibri, ma questi erano insufficienti allo scopo e sarebbe stata necessaria assolutamente

l'osservazione aerea. Osservazione che in nessun modo, benché più volte richiesta, poté essere fornita dall'Aeronautica. La conclusione fu che il *San Giorgio* dovette sparare alla cieca con i suoi calibri maggiori e riuscì soltanto a rallentare, ma non ad impedire, l'avanzata inglese.

Durante l'assedio poi, quando ormai il nemico era entrato all'interno del perimetro difensivo, la nave fu addirittura inquadrata e colpita dalle artiglierie inglesi di medio calibro, ai cui colpi non era in grado di rispondere con il fuoco di controbatteria per la solita mancanza di osservazione e controllo e per la velocità con cui i nemici mutavano la posizione dei loro pezzi. Quanto alle Comunicazioni, bisogna onestamente affermare che esse funzionarono in campo italiano. Il comandante Pugliese era costantemente informato dal Comando della piazza, tramite boa telefonica, dell'evolversi della situazione e riceveva regolarmente gli ordini dei comandi superiori. Se errori, lacune e imprecisioni vi furono, essi furono dovuti al deficit di Controllo e non delle Comunicazioni.

Regia Nave *San Giorgio*: gli ultimi giorni della “Leonessa di Tobruk”

Il 5 gennaio, quando capitolò Bardia, la 7^a corazzata britannica si lanciò immediatamente verso il suo nuovo obiettivo, che era quello di aggirare da ovest la piazzaforte di Tobruk. I difensori italiani si preparavano ormai all'assedio e fecero saltare tutti i ponti ed i passaggi che attraversavano il fossato anticarro in prossimità delle tre vie di accesso alla città, e cioè da est, da sud (El Adem) e da ovest (Derna). Tobruk era di fatto isolata e lasciata a se stessa. Il 16, quando il nemico era ormai alle porte, iniziarono i primi tiri di inquadramento dei pezzi da 190 e 254 del *San Giorgio*, coadiuvati dalle batterie terrestri. Il bombardamento inquadrò con sufficiente precisione le formazioni di carri inglesi che si tentavano di avvicinarsi al perimetro difensivo e ne provocò l'arresto per undici ore. Di più non si poteva pretendere.



Tobruk. Cannonieri del *San Giorgio* intorno ad un pezzo binato da 100/47.

X-3

Se, a partire da questo momento, qualifichiamo come giorno X il 22 gennaio 1941, data dell'autoaffondamento del *San Giorgio*, siamo giunti con la nostra rivisitazione al giorno X-3 dalla sua fine, cioè al 19.

Sul primo mattino una batteria di cannoni Mk 2 da 25 libbre (114 mm), guidata da una costante osservazione aerea, cominciò ad inquadrare con le sue salve sempre più precise il *San Giorgio*. Ad essa si aggiunse il fuoco di altre batterie, segno che il nemico considerava *l'Inaffondabile* come l'ostacolo più pericoloso fra tutte le difese approntate dagli italiani a Tobruk. Certo, dei modesti proiettili da 114 millimetri non potevano neppure scalfire la cintura dello scafo né le corazze delle torri della nave; tuttavia erano in grado di arrecare, almeno sul ponte di coperta, quei danni alle installazioni ed agli apparati che sette mesi di diurni bombardamenti e siluramenti aerei non erano riusciti ad infliggere.

Il tiro di aggiustamento richiese l'impiego di circa 100 granate, che caddero tutto intorno alla nave a distanze variabili. Nella fase successiva di ingaggio diretto il *San Giorgio* ricevette invece diversi colpi a bordo: 1 a

poppavia della torre da 254; 1 su un complesso da 100/47; 1 a pochi metri dalla torre di prora; 2 vicinissimi in mare a dritta ed a sinistra con proiezione di schegge. I danni, ancora una volta, furono minimi.

Il bombardamento cessò alle ore 10.30 del mattino, quando i pezzi inglesi furono fatti sloggiare dal tiro di controbatteria dei cannoni terrestri della piazzaforte. Il *San Giorgio*, come era naturale, non poté parteciparvi in quanto ancorato al di là del costone roccioso che circonda la rada e la città e privo di un'osservazione propria diretta. La nave, con la sua mole, costituiva ormai un bersaglio ghiotto ed inerme per le bocche da fuoco inglesi, e poteva soltanto tentare di allontanare con la propria contraerea rimasta efficiente il solito velivolo britannico che, indisturbato e munito di fotocamera, veniva a controllare i danni girando pigramente al di sopra della baia.

Per l'ennesima volta il Comando della Piazza chiese l'appoggio dell'Aeronautica al fine, sia di impedire l'osservazione aerea del tiro da parte degli inglesi sia di individuare le posizioni nemiche dirigendo il fuoco dei nostri cannoni. Il Comando Aviazione della Libia per tutta risposta precisò che ci sarebbero stati aerei disponibili per tale richiesta soltanto entro la settimana. Appoggio assolutamente superfluo ed inutile, dal momento che era chiaro a tutti, e soprattutto al Comando della base, che Tobruk non era in grado di resistere un'altra settimana.

Non rimaneva ormai che spingere ancora più a fondo l'evacuazione di tutto ciò che aveva valore bellico ed era salvabile e riutilizzabile. E quando scriviamo "tutto ciò che aveva valore bellico" intendiamo riferirci ovviamente al *San Giorgio*: a ragion di logica l'unico, fra i gli elementi di difesa e resistenza dell'ormai condannata base, a poter lasciare autonomamente Tobruk via mare, dal momento che la piazzaforte era ermeticamente circondata ed isolata da terra.

Perché il *San Giorgio* potesse salvarsi almeno momentaneamente dalla morsa inglese (non c'è dubbio infatti che l'aviazione od i sommergibili inglesi lo avrebbero inseguito sino all'affondamento), occorreva però il consenso e l'esplicito consenso dei diversi Comandi. Ed a questo punto, proprio il giorno X-4, prese il via quella confusa ridda di disposizioni, ordini, contrordini e direttive che abbiamo già deprecato allorché si discorreva del fattore Comando.

Alle ore 13.00 Marina Tobruk inviò un messaggio cifrato a Supermarina nel quale, dopo la descrizione del bombardamento della mattinata e la presa d'atto dell'impossibilità di un appoggio aereo, si leggeva: *...et ritenendo che posizione San Giorgio sia insostenibile, prospetto farla partire al più presto.*

Il telecifrato di risposta, giunto alle 16.30 da Roma, ordinava di informare il C.S.A.S.I. della situazione ed aggiungeva inoltre che, se non fosse stato possibile ottenere dall'Alto Comando in Libia l'appoggio dei caccia e di aerei da osservazione del tiro: *...deve considerarsi opportuno che nave lasci Tobruk alt.*

X-2

Nelle prime ore della notte Marilibia, cioè il Comando Superiore della Regia Marina in Libia con sede a Tripoli, comunicò a Roma che una decisione circa il *San Giorgio* sarebbe stata presa nella giornata stessa (cioè il 20) e chiedeva indicazioni sull'eventuale destinazione dell'unità, che sarebbe stata pronta a salpare la sera stessa. Come scorta all'incrociatore nella navigazione di trasferimento, in caso di parere favorevole, Marilibia avrebbe assegnato le torpediniere *Clio* e *La Farina*.

La risposta di Supermarina, che ancora il giorno precedente appariva propensa al disimpegno del *San Giorgio* data la condizione ormai compromessa della piazzaforte, suonò invece come la sua definitiva condanna. Alle 12.45 trasmise infatti un telecifrato in cui si comunicava a Marina Tobruk la decisione che la nave dovesse rimanere a difesa della base, mandasse a terra tutto il personale non indispensabile e tenesse a bordo soltanto il quantitativo di munizioni di pronto consumo, sbarcando il resto.

Sarebbe senz'altro difficile anche solo immaginare un ordine più contraddittorio di quello che abbiamo appena riassunto. Se infatti il *San Giorgio* doveva resistere fino all'ultimo con il fuoco delle sue artiglierie ed il sacrificio dei suoi uomini, perché imporgli di privarsi di parte dell'equipaggio (che poteva essere eventualmente impiegato nella difesa diretta dell'unità) e della sua scorta di munizioni? Per conservarle dove, poi, con la piazzaforte ormai circondata e sul punto di cadere?

In realtà, la decisione finale sulla sorte del *San Giorgio* era stata già presa ad un livello più alto ancora di Supermarina, e cioè dallo Stato Maggiore Generale. L'Ufficio Cifra di Marina Tobruk non aveva ancora

terminato la decrittazione del primo messaggio che giunse un secondo telecifrato dallo Stato Maggiore, che ordinava in tono brusco a quel Comando di non perdere ulteriore tempo a comunicare con Roma e di rivolgersi direttamente per qualsiasi decisione al Supercomando ASI. Il che equivaleva a sentirsi rispondere che il *San Giorgio* doveva rimanere a Tobruk fino alla sua distruzione o cattura.

Tuttavia non ci fu neppure bisogno di interpellare il Comando superiore in Africa Settentrionale, poiché alle ore 16.00 giunse un telegramma a firma di Graziani che recava, tra l'altro, le seguenti parole circa il richiesto trasferimento del *San Giorgio*: ... *esprimo parere nettamente contrario tale proposta sia per non sottrarre alla piazza apporto materiale artiglierie San Giorgio et sia soprattutto per considerazioni di ordine morale dato che partenza nave sarebbe deleteria per truppe di terra proprio nel momento in cui si sta sferrando l'attacco nemico alt.*

Alle 20.00 giunse infine l'ultimo messaggio della giornata, questa volta nuovamente da Supermarina: *Nave San Giorgio deve concorrere ad oltranza Piazzaforte come ordinato da Supercomando ASI alt vostri animi sono già preparati at difficoltà del compito.*

X-1

È da poco passata la mezzanotte tra il 20 ed il 21 gennaio. Le ultime ore della sera sono state insolitamente tranquille per l'equipaggio del *San Giorgio* e la base di Tobruk, passate soltanto a decifrare i messaggi che ne decretavano l'ormai imminente futuro.

All'improvviso il fuoco proviene non più dal cielo o da terra, ma dal mare. A sparare sono un *monitor* inglese con un solo cannone da 381 e un incrociatore leggero, ma le loro solve sono mal dirette e cadono a casaccio nell'entroterra senza procurare alcun danno. Evidentemente gli inglesi non erano dotati di radar, altrimenti avrebbero diretto i loro pezzi contro il *San Giorgio*, ben sapendo che la nave italiana, come tutte le unità della nostra flotta all'inizio del 1941, non era in grado di rispondere al tiro notturno.

Resta da stabilire allora il perché di un'azione apparentemente così futile dal punto di vista bellico.

In realtà il fuoco delle due unità britanniche, durato una quarantina di minuti, serviva a coprire il rumore dei carri della 7ª divisione corazzata che si avvicinavano al settore orientale delle fortificazioni campali italiane per l'attacco finale.

Cessato l'innocuo bombardamento navale ed appena sorta la luna alle 2.30 iniziò un ben più violento bombardamento aereo sulla base e la rada che durò sino alle 3 del mattino, al quale la contraerea del *San Giorgio* rispose con i due 100/47 rimasti efficienti e le mitragliere. Ancora una volta, come stregata dalla fortuna e nonostante la luce lunare che la rendeva ben visibile ai piloti britannici, la nave non subì danni. Poi tornò una calma irreal, quasi sognante, che si prolungò per più di due ore.

Improvvisamente, alle 5.30, da bordo del *San Giorgio* si udì un intenso cannoneggiamento provenire dalle difese esterne. Gli inglesi avevano sferrato il loro attacco contro il lato sud-orientale del perimetro, la dove per mancanza di tempo il Genio non lo aveva ancora provveduto di fosso anticarro. Il Comando della piazza, immediatamente interrogato per telefono da Pugliese, comunicò che si trattava semplicemente di fuoco italiano di controbatteria. Non fu più esplicito di così, e per altro il duello di artiglieria diminuì e tacque nel giro di un'ora.

Sull'incrociatore continuò invece a regnare l'incertezza in attesa delle prime luci dell'alba: tutte le vedette e le sentinelle all'erta a scrutare le tenebre non più rischiarate da alcuna vampa. Infine, alle 7.50 giunse la richiesta dal Comando d'Artiglieria della Piazza di un intervento urgente dei grossi calibri del *San Giorgio* su uno degli obiettivi assegnati. Gli inglesi avevano sfondato.

In meno di quindici minuti la torre poppiera da 254 e una torre di sinistra da 190 iniziarono il fuoco oltre il costone. Non arrivava però nessuna comunicazione da parte degli osservatori a terra sulla precisione delle salve, e quando il capitano di vascello Pugliese si mise nuovamente in contatto telefonico con il Comando d'Artiglieria, una voce concitata gli rispose: «Gli osservatori sono stati travolti. Sparate! Sparate! Il nemico è già dentro la linea di difesa.»

Senza osservatori a terra, tuttavia, il tiro dei grossi calibri risultava perfettamente inutile ed il comandante Pugliese ordinò la sospensione delle salve dei pezzi da 254, e di proseguire solo il tiro fisso d'interdizione con quelli da 190. Alle 8.30, dopo una quarantina di salve giunse dal Comando d'Artiglieria l'ordine di sospendere

il fuoco, cui seguì una nuova pausa inframmezzata soltanto dagli spari lontani di armi leggere. Poi all'equipaggio del *San Giorgio* giunse il fragore di nuove forti esplosioni: questa volta erano i genieri italiani che avevano la triste incombenza di far saltare le installazioni ed i depositi perché non cadessero in mano inglese.

Intanto una nuova incursione aerea prese di mira l'incrociatore italiano e le bombe caddero tanto vicine che ridussero in brandelli gli sbarramenti delle reti parasiluri e proiettarono le loro schegge a bordo senza però alcun danno. Il Comandante e gli uomini ai pezzi notarono però che le batterie antiaeree poste sullo sperone roccioso non avevano aperto il fuoco durante l'attacco, e così poterono dedurre, dal momento che il Comando della Base non sapeva darne ragione, che gli inglesi erano già entrati all'interno della cinta cittadina e le avevano messe a tacere.

A questo punto della mattinata cominciò a giungere al Comandante del *San Giorgio* tutta quella serie di ordini contraddittori ed illogici che già abbiamo deprecato in precedenza e che denunciava la situazione di panico e di estremo caos in cui erano caduti i comandi della piazzaforte nell'imminenza della sua capitolazione. Situazione umanamente comprensibilissima, ma non per questo meno deleteria per la conduzione della difesa da parte della nave e per il morale dell'equipaggio.

Alle ore 10.00 arrivò al *San Giorgio* la telefonata del responsabile di Marina Tobruk, l'Ammiraglio Vietina, con la richiesta (non però l'ordine) di sbarcare a terra tutti gli uomini non indispensabili. Il Comandante espose con coerenza le sue obiezioni a tale invito, che per altro rispondeva solo agli ordini di Supermarina del giorno precedente: in una situazione di estremo pericolo come quella in cui versava il *San Giorgio* e tutta la Base non esistevano uomini "non indispensabili" a bordo. Se l'incrociatore doveva combattere fino all'ultimo, come era nelle tradizioni della Regia Marina, avrebbe avuto bisogno di tutto il suo equipaggio, dalle vedette in coffa, agli uomini ai pezzi, all'ultimo dei cuccinieri. Se invece l'ordine era quello, compatibile con l'onore di un marinaio, di far saltare la nave perché non cadesse in mano nemica, allora avrebbe fatto sbarcare tutti gli uomini, e non soltanto alcuni. Pertanto egli rispose che non avrebbe ottemperato alla richiesta di Marina Tobruk⁵.

Alle 10.30 giunse al *San Giorgio* un nuova telefonata contenente un ordine paradossale. Questa volta il Comando della Base ordinava all'unità navale di aprire urgentemente il fuoco con i grossi calibri avendo come obiettivo la strada verso Derna. Tale ordine non poté non apparire al comandante Pugliese confuso e contraddittorio, dal momento che Derna si trova ad occidente di Tobruk, mentre lo sfondamento inglese era avvenuto a sud-est della piazzaforte, cioè fra il bivio di el Adem e la strada per Bardia. Comunque egli, da buon ufficiale, obbedì senza esitazione ed il *San Giorgio* spedì 24 salve dei calibri 254 e 190 sul bersaglio indicato, finché non giunse la comunicazione di cessare il fuoco.

Fu questa l'ultima telefonata ricevuta dal Comando della Base: alle 11.00 una bomba solitaria d'aereo spezzò il cavo telefonico e tutte le comunicazioni furono interrotte. Rimase ancora, fino alle 14.00 il solo collegamento R.T. con il Comando di Artiglieria, poi anche questo contatto venne interrotto. Da quell'ora in avanti il *San Giorgio*, come una fortezza assediata che abbia ritirato il ponte levatoio, ultimo lembo d'Italia ancora al sicuro dal nemico irrompente, rimase del tutto isolato e privo di direttive ed informazioni.

Furono piuttosto gli inglesi, paradossalmente, a fornire alle vedette in coffa delle valide informazioni sulla situazione della base. Alle 14,30 esse scorsero diversi carri armati seguiti dalla fanteria discendere indisturbati il lato del costone roccioso che dava verso il mare e dirigersi verso la batteria "Topo" che sorgeva a circa 1.500 metri dalla nave. Questa volta le torri binate da 190 del *San Giorgio* avevano finalmente un obiettivo visibile e spararono alcune salve che costrinsero il nemico a rifugiarsi precipitosamente, e con perdite, dietro il costone. La presenza degli inglesi così vicino alle banchine del porto voleva però dire che la città ed il Comando della Base erano ormai caduti o stavano per cadere. Ed a testimonianza della tragedia ancora in corso gli uomini a bordo dell'indomito incrociatore potevano osservare con angoscia le colonne di fumo, il bagliore degli incendi e le ultime esplosioni di una resistenza ormai disperata ed agonizzante.

Intanto gli aerei nemici, come inferociti dall'intervento del *San Giorgio* contro le loro fanterie dirette al mare, continuavano i loro raid concentrandosi adesso unicamente sull'incrociatore il quale, nel continuo fuoco

⁵ Che quella del Comando Marina fosse soltanto una richiesta e non un ordine è dimostrato dal fatto che il comandante Pugliese ricevette la Medaglia d'Oro e non un processo alla corte marziale per disobbedienza ad un comando ricevuto.

d'interdizione, perse un altro pezzo binato da 100/47, entrato in avaria per la troppa usura. Dei cinque originari gliene rimaneva uno soltanto.

Sotto il diluvio delle bombe il Comandante si prese la responsabilità di inviare a terra con una motobarca il T.V. Burattini per prendere informazioni circa la situazione della base o ricevere eventuali ordini dal Comando Marina Tobruk. Il giovane ufficiale tornò a bordo alle 19.00, favorito dal fatto che gli inglesi avevano sospeso le operazioni con il buio. Le notizie che portava erano naturalmente pessime: il Comando della Piazza era infatti caduto, ma ciò era ormai chiaro a tutti, in mano nemica. Il Tenente di Vascello recava però anche un biglietto, scritto di proprio pugno dall'ammiraglio Vietina e indirizzato al comandante Pugliese, nel quale si leggeva:

L'onore della Marina esige che la nave al Vostro Comando resista fino all'estremo. Poiché la situazione è gravissima e possono venir meno le comunicazioni, lascio al Vostro giudizio di Comandante decidere il momento della distruzione della nave.

A questo laconico e in un certo senso nobile messaggio, scritto nel più puro stile delle tradizioni della Regia Marina, Pugliese rispose con una lettera inviata a terra alle 20.30, nella quale comunicava all'Ammiraglio le sue decisioni. Il tenore dello scritto doveva essere pressappoco il seguente: considerato che era stato proibito al Comandante del *San Giorgio* di uscire dal porto per mettere in salvo la propria nave; considerato che l'occupazione completa e definitiva della rada e delle banchine era tanto imminente da poter avvenire con il favore delle tenebre e senza quindi essere contrastata dalle artiglierie di bordo come invece era accaduto nel primo pomeriggio: considerato inoltre che, se ciò si fosse verificato, non ci sarebbe più stato il tempo di attuare le lunghe (almeno una o due ore) procedure per lo sgombero dell'equipaggio e l'autodistruzione della nave⁶, con il conseguente pericolo della sua cattura intatta da parte del nemico; il Comandante dell'unità avrebbe dato immediate disposizioni per predisporre durante la notte l'esplosione dei depositi munizioni e sbarcare dell'equipaggio.

Le ultime ore del 21 passarono in un continuo scambio di messaggi tra l'incrociatore e il Comando Marina, con semplici i mezzi che avrebbero potuto avere a propria disposizione i vascelli a vela dei primi decenni del diciannovesimo secolo. Con una sola differenza però; a quell'epoca i messaggi venivano portati da lance a remi, mentre il *San Giorgio* poteva usare le più veloci motobarche.

L'ammiraglio Vietina fece pervenire, con la medesima motolancia che aveva portato la lettera di Pugliese, un biglietto in cui giudicava ancora prematura la distruzione della nave, ma non dava ulteriori indicazioni. A questo punto il Capitano di Fregata Pugliese scese personalmente a terra alle 22.30 per conferire con il suo diretto superiore e finalmente l'Ammiraglio diede ordine di far saltare il *San Giorgio* alle ore 01.00 del 22 gennaio.

Giorno X

Alla mezzanotte l'equipaggio cominciò ad abbandonare tristemente il suo vecchio incrociatore imbarcandosi su due motopescherecci che erano rimasti nella baia. Nel lasciare la nave, come era costume di una grande Marina, i marinai lanciarono l'ultimo saluto alla voce, rivolti alla loro nave e levando in alto i berretti «Viva il Re! Viva il *San Giorgio!*». Da bordo rispose un ugual grido degli uomini rimasti a predisporre le cariche esplosive. Dalla città, intanto, non si sentiva più arrivare alcuno sparo e tutto era tranquillo.. A quel punto, gli uomini del *San Giorgio*, che l'avevano tenacemente difeso per tanti mesi, non erano più soltanto isolati: erano rimasti i soli superstiti della guarnigione di Tobruk.

A bordo della nave erano rimasti i serventi dei pezzi contraerei, i fuochisti per accendere le caldaie affinché l'esplosione fosse più potente e gli elettricisti. Erano rimaste anche tre squadre destinate a far saltare un deposito munizioni ciascuna: i due dei pezzi da 254 a prora ed a poppa e quello di una torre da 190 di sinistra⁷. La prima squadra era composta dal comandante Pugliese e dal comandante in 2^a, capitano di corvetta Pane; la seconda, destinata al deposito munizioni da 190 mm, dal sottotenente CREM Buciuni e dal

⁶ L'alternativa dell'autoaffondamento tramite le valvole Kingston non era da prendere neppure in considerazione, poiché il *San Giorgio* aveva soltanto un metro d'acqua sotto la chiglia e le sue macchine non erano pronte a muovere per portarsi su fondali più alti.

⁷ Sul *San Giorgio* non esistevano cariche appositamente predisposte per far saltare la nave, come nelle altre unità della Regia Marina. Si dovette ricorrere quindi ai depositi munizioni.

capo silurista Montagna; la terza, dal tenente di vascello Del Pin e da un guastatore della 55ª Compagnia Genio del XXII Corpo d'Armata. Quest'ultima doveva occuparsi del deposito munizioni di poppa.

Mezzanotte e trenta era l'ora in cui ci si era accordati che dovevano essere accese simultaneamente le tre micce, tutte della durata approssimativa di trenta minuti. Compiuta quest'operazione, le squadre presero posto su una motobarca in attesa che all'una il mai domato *San Giorgio* saltasse in aria.

Comandante ed equipaggio si riunirono a terra, dove regnava la massima tranquillità, ma né all'una, né all'una e trenta si verificò alcuna esplosione. Il comandante Pugliese, certo ormai che le micce di cattiva qualità si fossero spente, si recò di persona ai depositi ancora intatti della base e se ne procura delle altre. Così, alle 3 di mattina le squadre tornarono a bordo con l'aggiunta del capitano del Genio Navale La Rocca e del marinaio Fanciulli, che si erano offerti volontari.

Questi otto uomini erano ben coscienti del pericolo che correavano e serenamente disposti al sacrificio purché la loro nave non cadesse in mano al nemico. Le micce delle due torri da 254 furono trovate spente. Ma che il rischio non fosse soltanto potenziale, bensì effettivo ed incombente, era dimostrato dal fatto che dal centro nave usciva un fumo acre e che le lamiere erano roventi per un furioso incendio sviluppatosi nei locali sottocoperta⁸. Se il fuoco, o soltanto il suo calore, avesse raggiunto il deposito della torre da 190, la nave poteva saltare in qualsiasi momento.

Occorreva far presto, maledettamente presto. Il comandante Pugliese divise i suoi uomini in due squadre per riattivare le micce ai due depositi delle munizioni da 254. Egli, insieme al capo silurista Montagna ed al marò Fanciulli, si recò a quello di prora; gli altri al deposito di poppa. Dopo circa venti minuti, a poppa avevano già terminato il loro lavoro, e stavano percorrendo di corsa il ponte per chiamare il Comandante e gli altri, quando al centro nave si verificò una improvvisa e violentissima esplosione seguita da altre. Uno, o entrambi i depositi delle torri da 190 di sinistra erano deflagrati, e nella memoria dei superstiti il *San Giorgio* sembrò prima sollevarsi dal mare e poi si piegò sul fianco sinistro. Erano le 4.15, ed a prora erano radunati il comandante Pugliese, il comandante in 2ª Pane, il capo silurista Montagna ed il marinaio Fanciulli, tutti illesi. Essi però udirono delle urla strazianti provenire dal rogo che si era sviluppato dopo l'esplosione ed intuirono che si trattava del sottotenente Buciuni, rimasto intrappolato tra le fiamme. Ogni tentativo di soccorso fu inutile per il calore incandescente in cui era avvolto il centro nave, e d'altra parte le grida erano cessate quasi subito.

A questo punto il primo ed unico dovere del Comandante del *San Giorgio* era di mettere in salvo i propri uomini. Non potendo in alcun modo comunicare, a causa dell'incendio, con quelli che erano rimasti a poppa (Cap. G.N. La Rocca, T.V. Del Pin ed il guastatore dell'Esercito), diede ordine alla sua squadra di abbandonare la nave..I quattro si calarono dalla catena dell'ancora di sinistra in un mare ricoperto dalla nafta incendiata fuoruscita dai depositi e tre di loro raggiunsero, nuotando attraverso i varchi delle fiamme, una boa dell'ostruzione retale. Del capo Montagna non si seppe più nulla, né fu mai ritrovato il corpo: forse era annegato o, più probabilmente, era stato raggiunto dalla nafta in fiamme.

Anche gli uomini a poppa si erano gettati in mare ed avevano raggiunto la motobarca diesel che in precedenza li aveva condotti a bordo per la loro ultima missione. Con questa raggiunsero la riva appena in tempo prima che affondasse, e con una seconda motolancia recuperarono i due Comandanti del *San Giorgio* e li ricoverarono all'infermeria della Base dove, all'alba, sarebbero caduti tutti prigionieri.



Una rara immagine di un marinaio del *San Giorgio* con in capo l'elmetto "modello 33" recante la croce del santo sul lato destro, unico esempio in tutta la Regia Marina di elmo "personalizzato" per l'equipaggio con uno stemma ispirato al nome dell'unità.

A quanto ci risulta, nessun museo o collezionista italiano attualmente possiede un tale elmetto e perciò si presume che siano andati tutti perduti nell'affondamento dell'incrociatore.

Regia Nave *San Giorgio*: né affondata, né sconfitta

I due depositi munizioni delle torri da 254 non esplosero, nonostante le nuove micce accese e la perdita di due uomini in questo difficile compito. È come se il vecchio incrociatore corazzato, che era sopravvissuto alla fine di un'epoca storica, a due guerre e ad otto mesi di furiosi bombardamenti, si ostinasse a non cedere alle proprie ferite. Non si era infatti arreso e neppure affondato, ma si era soltanto adagiato, quasi dolcemente, sul basso fondale della rada. L'esplosione che l'aveva squassato al centro non lo aveva neppure spezzato in due, mentre l'incendio che ne aveva investito le sovrastrutture, una volta spento, lo aveva lasciato integro.

La leggenda della sua invulnerabilità, praticamente, continuava intatta anche dopo la morte apparente. Se infatti il *San Giorgio* fosse stato una nave moderna, avrebbe potuto essere recuperato e rimesso in linea dopo pochi mesi di cantiere. Le due torri da 190 di dritta erano rimaste funzionanti, e così i pezzi da 254 di prua e poppa ed un pezzo antiaereo da 100/47. Gli inglesi, dimentichi dell'indomabilità leonina del *San Giorgio* che tanto era loro costata, non si preoccuparono nemmeno di smantellare le sue artiglierie; e così, quando nel giugno 1942 italiani e tedeschi rioccuparono la città di Tobruk, tre pezzi antiaerei da 100/47 ed i cannoni da 190 di dritta furono recuperati e rispediti in Italia per le opportune revisioni ed il loro reimpiego. Soltanto i pezzi maggiori da 254, benché funzionanti, non furono smontati, sia per la vetustà, sia per problemi logistici di trasporto. Così il *San Giorgio* si era preso una beffarda rivincita sui suoi nemici che, nonostante tutti i titanici sforzi messi in atto, non erano riusciti a catturarlo, né a distruggerlo, né tanto meno a disarmarlo.

Ma ciò non basta ancora. Perché una nave sopravviva almeno idealmente, così come qualsiasi reparto dell'esercito, occorre che ne sia salvata e conservata la bandiera di combattimento, cioè l'oggetto più sacro a bordo, la sua stessa anima immortale, per così dire⁹. Ebbene sei membri dell'equipaggio del *San Giorgio* con a capo il già menzionato suo Direttore di Tiro T.V. Del Pin, abbandonando la nave nella fatale notte del 22

⁹ Forse chi non è marinaio non sa che la bandiera di combattimento di una nave, quella che si innalza solo nell'imminenza della battaglia, può essere toccata soltanto dal Comandante, non può essere cambiata nel corso della vita dell'unità, e se si usura deve essere riparata personalmente, ago e filo, dal Comandante. La bandiera da combattimento del *San Giorgio* fu donata da un comitato di dame genovesi insieme ad un artistico cofano destinato a contenerla.

L'episodio in questione richiede però alcune altre considerazioni. Non è consentito a nessuno, tranne al Comandante, asportare dalla nave la bandiera di combattimento se non, forse, in caso di affondamento dell'unità. Nelle nostre ricerche non siamo stati in grado di stabilire se l'ordine di asportare il lembo centrale della bandiera del *San Giorgio* (quello con lo stemma della Marina da guerra) sia stato dato dal comandante Pugliese o sia stata l'iniziativa personale del tenente di vascello Del Pin e degli uomini che poi lo avrebbero riportato in Italia. Una cosa è certa: che nel codice dell'onore militare ancor oggi in vigore in Italia è sufficiente conservare anche solo un frammento della bandiera perché questa si consideri salvata.

gennaio, portarono con sé la punta dell'asta della bandiera di combattimento e il centro del drappo. Requisito il motopeschereccio *Risveglio II* e lasciata Tobruk con il favore delle tenebre, dopo quattro giorni di pericolosa navigazione, la riportarono salva in patria, raggiungendo le coste calabresi a Catanzaro.

È poi fuori di dubbio che, per una nave da guerra, la "morte" più onorevole è quella di colare a picco con la bandiera nazionale al vento, salutata dai superstiti del suo equipaggio. Molto più umiliante è la sorte di quelle navi che sopravvivono alla guerra e vengono avviate ai cantieri de demolizione e vendute come rottami.

Sappiamo già che il *San Giorgio* aveva corso questo rischio e che lo aveva evitato soltanto perché la Regia Marina l'aveva stabilito di trasformarlo prima in nave scuola e poi in unità difesa porti. Sarebbe stata una sorte ben ingloriosa per un invitto incrociatore che aveva inferto cocenti perdite ad un nemico ostinato e soprattutto infinitamente superiore di mezzi durante ben sette mesi di guerra¹⁰; ma anche questa fine meschina fu evitata alla nave italiana, vecchia sì, ma incoronata dalla gloria.

Alla fine della guerra il suo relitto era rimasto, quasi un monumento alle sfortune delle nostre armi, nella baia di Tobruk. Nel 1951 il governo italiano lo acquistò da quello libico ed incaricò una ditta civile di recuperarne lo scafo e rimorchiarlo in patria per la demolizione. Le operazioni di recupero, grazie all'integrità delle strutture, fu facile e, dopo aver issato il tricolore sul suo albero, il 20 luglio l'incrociatore fu preso a rimorchio dal rimorchiatore *Ursus* per il mesto ultimo viaggio verso la demolizione. A 140 miglia dalle coste libiche, però, a causa dello stato del mare i cavi si spezzarono, la nave si mise per traverso, imbarcò acqua e affondò in pochi minuti con la bandiera nazionale al picco. Così, anche la fine ingiuriosa delle fiamme ossidriche e dell'acciaio dei suoi cannoni venduto un tot a quintale, fu miracolosamente risparmiata al Regio Incrociatore corazzato *San Giorgio*.

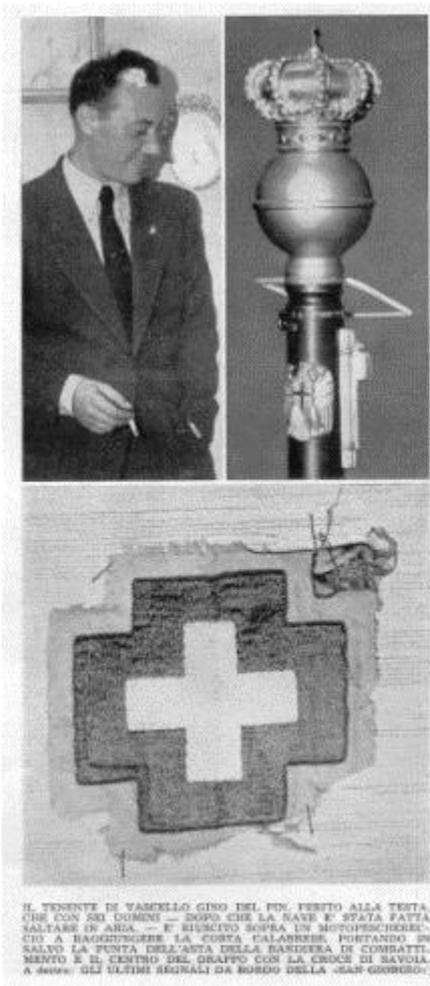


¹⁰ In quel periodo di tempo sul libro di bordo del *San Giorgio* furono annotati 256 preallarmi, 291 allarmi di cui 60 notturni e; 115 azioni di fuoco contraereo: Lo stress a cui furono sottoposti gli uomini del suo equipaggio, e soprattutto i suoi cannonieri, e mitraglieri che dormivano sempre accanto ai pezzi, è difficilmente immaginabile.



Due immagini del *San Giorgio* dopo l'esplosione

Regia Nave *San Giorgio*: “Petti di ferro, più forti del ferro che cinge le nostre navi”



Riportiamo qui sotto, con l'aggiunta di alcune nostre note e commenti, le motivazioni delle M.O.V.M. concesse al Capo Silurista Montagna, alla Regia Nave *San Giorgio*, al Capitano di Fregata Pugliese ed al Sottotenente C.R.E.M. Buciuni.

Il Tenente di Vascello Del Pin accanto alla punta dell'asta della bandiera di combattimento ed al centro del drappo ricondotti in patria..

IL TENENTE DI VASCELLO GIUGO DEL PIN, FERITO ALLA TESTA, CHE CON SEI UOMINI — DOPO CHE LA NAVE È STATA FATTA NALTARE IN ARIA — È RIUSCITO SOPRA UN MOTOPESCHIERECCI A RAGGIUNGERE LA COSTA CALABRESSE PORTANDO IN SALVO LA PUNTA DELL'ASTA DELLA BANDIERA DI COMBATTIMENTO E IL CENTRO DEL DRAPPO CON LA CROCE DI SAVOIA. A SINISTRA: GLI ULTIMI SEGNALE DA BORDO DELLA «SAN GIORGIO».



Alessandro MONTAGNA

Capo Silurista di 1^a classe

Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria

Capo-carico silurista di incrociatore dislocato per la difesa fissa antinave e contraerea di Piazzaforte Marittima, continuamente battuta con ogni mezzo offensivo dalle vicine basi avversarie, partecipava a tutte le azioni di guerra svolte dalla nave nelle acque della rada, esempio e sprone ai dipendenti per il determinato coraggio, il profondo senso del dovere e la manifesta fermezza di propositi. Investita la Piazzaforte da forze soverchianti, tornava con pochi animosi sulla nave da poco sgombrata per accelerarne la distruzione già predisposta. Benché l'incendio sviluppatosi presso la "Santa Barbara" centrale ne rendesse imminente l'esplosione, con eroica perseveranza assicurava l'innescamento del deposito munizioni anteriore per rendere totale la distruzione. Sorpreso al lavoro dall'esplosione che trasformava la nave in immane rogo, si attardava per compiere le ultime operazioni e riuscito ancora a salire in coperta scompariva fra le esplosioni e le fiamme che oramai si distendevano sul mare. Esempio di leggendario eroismo.

Tobruk, 10 giugno 1940 - 22 gennaio 1941

Note biografiche

Alessandro Montagna è nato alla Spezia il 4 agosto 1893. Volontario nella Regia Marina a solo 16 anni, iniziò la sua carriera come mozzo apprendista Cannoniere e Torpediniere. Partecipò al conflitto italo-turco del 1911-1912 e dal maggio 1915 fu imbarcato su unità siluranti di superficie e subacquee. Il 1° maggio 1921 conseguì la promozione a Capo di 2^a Classe Silurista. Nel 1924 quella di Capo di 1^a Classe e per lunghi anni imbarcò su unità siluranti subacquee, partecipando anche ad alcune missioni speciali, durante la guerra di Spagna, con il sommergibile Toti.

Nel marzo 1938 prese imbarco sull'incrociatore San Giorgio dislocato a Tobruk, rimanendo in quell'imbarco anche dopo l'entrata in guerra dell'Italia e partecipando attivamente all'efficienza e prontezza bellica della gloriosa unità, finché il 22 gennaio 1941 - investita la Piazzaforte da soverchianti forze nemiche e prossima alla resa - si adoperò per predisporre la nave all'autoaffondamento e per la salvezza dell'equipaggio. Sbarcato e già in salvo su una imbarcazione, tornava con pochi animosi sull'unità per accelerarne l'esplosione. Sorpreso al lavoro dalla deflagrazione delle cariche esplosive, scompariva nello scoppio dei depositi di munizioni e tra le fiamme che avevano avvolto la nave.

Altre decorazioni: Medaglia di Bronzo al Valore Militare (Tobruk, settembre 1940).

Nota degli autori:

Il Centro Sportivo della MM alla Spezia, adiacente all'Ospedale Militare "Bruno Falcomotà", fu intitolato al Capo di 1^a Classe Montagna, nativo della città. È noto a tutta la popolazione studentesca spezzina (che ne usufruisce da sempre in mancanza di altri complessi sportivi), semplicemente come "Il Montagna", Piero

Pastoretto, uno dei due autori e spezzino anche lui, può testimoniare che nessuno dei frequentatori, docenti di educazione fisica e studenti, conosce l'origine ed il significato del nome.

Ancora a proposito della MOVIM Montagna, il 26 gennaio 1941, dunque due giorni dopo l'autodistruzione del *San Giorgio* e la morte del Capo Silurista, la "Voce di Mantova" pubblicava un articolo in cui l'autore sosteneva che tra l'equipaggio dell'incrociatore, devotissimo al santo di cui la loro nave portava il nome, circolasse la voce che una notte capo Montagna avesse avuto una visione in cui gli era apparso San Giorgio che, cavalcando attorno alla nave con la spada sguainata, tracciava un solco di fuoco come barriera invalicabile contro gli attacchi e le bombe inglesi. Quanto di fantasia e di retorica, o quanto di realtà ci fosse in questo articolo non sapremo dire. È però certo che, per un verso o per l'altro non soltanto i piloti britannici, ma soprattutto i marinai imbarcati sul *San Giorgio*, credevano fermamente nella sua invulnerabilità.

Medaglia d'oro al Valor Militare al Regio Incrociatore corazzato *San Giorgio*¹¹

Veterano di tre Guerre, fu nell'attuale, per sei mesi baluardo della difesa di Tobruk, sempre pronto ad intervenire per ricacciare con l'infallibile tiro dei suoi cannoni le incursioni degli aerei nemici, sempre incrollabile nel sostenere l'offesa che si abbatteva su di lui. Investita la piazzaforte da soverchianti forze nemiche, profuse tutte le sue energie nella difesa e, piuttosto che cercare scampo sulle vie del mare, si offerse come ultima trincea di resistenza. Quando le colonne avversarie soverchiarono gli ultimi ripari, la indomita nave venne fatta saltare e sprofondare nelle acque, mentre la bandiera che aveva animato ed alimentata la fiera resistenza, raccolta e riportata in Patria, restava fulgida testimonianza dello spirito di combattività, di resistenza, di dedizione dei marinai d'Italia.

Rada di Tobruk, 10 giugno 1940 - 22 gennaio 1941



Stefano PUGLIESE

Capitano di Fregata

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Comandante di incrociatore corazzato di tipo antiquato, assegnato alla difesa fissa antinave e contraerea di Piazzaforte Marittima oltremare, continuamente sottoposta all'offesa aerea delle vicine basi dell'avversario, sosteneva con incrollabile fermezza e valorosa azione di comando l'ardua missione. Investita la Piazzaforte da forze soverchianti, interveniva efficacemente anche contro obiettivi terrestri e, ricevuto l'ordine, faceva abbandonare ordinatamente la nave dopo averne predisposto la distruzione. Tornato a bordo con pochi animosi, nell'imminenza dell'invasione della località, per accertare ed accelerare la combustione delle micce di accensione, pur avendo constatato che l'incendio sviluppatosi presso il deposito munizioni centrale ne rendeva imminente la deflagrazione, con eroica perseveranza assicurava l'innescamento degli altri depositi per rendere totale la distruzione della nave finché, sorpreso dalla sopravvenuta deflagrazione dava, nella

¹¹ Solo il smsg Scirè ha ottenuto la MOVIM nella storia della Regia Marina; altre MO sono state assegnate alla flottiglia di torpediniere dei "Dardanelli", alla flottiglia MAS Alto Adriatico ed alla X MAS.

tormentosa situazione creata da successive esplosioni e dalla nafta incendiata, prove mirabili di serenità e di forza d'animo.

Tobruk, 26 novembre 1940 - 22 gennaio 1941¹²

Note biografiche

Stefano Pugliese è nato a Catanzaro il 12 aprile 1901. Allievo dell'Accademia Navale di Livorno dal settembre 1915, nel luglio 1920 conseguì la nomina a Guardiamarina, imbarcando su unità della Squadra Navale dove assolse vari incarichi e partecipò a lunghe crociere addestrative all'estero. Dopo aver conseguito il brevetto D.T. (Direttore del Tiro), ebbe imbarchi su navi da battaglia e nel febbraio 1934 ebbe, per 15 mesi, il comando del sommergibile *Nereide*. Promosso Capitano di Corvetta nel dicembre dello stesso anno, imbarcò sull'incrociatore *Pola* con l'incarico di 1° Direttore del Tiro. In seguito ebbe il comando del sommergibile *Balilla* sul quale partecipò ad alcune missioni speciali durante la guerra civile spagnola. Promosso Capitano di Fregata nel gennaio 1939, nel maggio successivo ebbe l'incarico di Comandante in seconda sull'incrociatore *Giuseppe Garibaldi*, rimanendovi fino al novembre 1940, allorché assunse il comando dell'incrociatore *San Giorgio*, impegnato nella difesa antinave e contraerea della rada di Tobruk. Il 22 gennaio 1941, delineandosi l'imminente caduta in mani nemiche della Base Navale di Tobruk, sosteneva ferma e valorosa azione di comando, intervenendo efficacemente in funzione antiaerea e battendo obiettivi terrestri e, ricevitone l'ordine, ordinò l'autoaffondamento dell'unità al suo comando la cui bandiera fu, in seguito, insignita di Medaglia d'Oro al Valor Militare. Tratto prigioniero e rimpatriato al termine del conflitto nel grado di Capitano di Vascello - che aveva ottenuto nel dicembre 1942 - ebbe vari incarichi tra i quali quello di Capo di Stato Maggiore della 5ª Divisione Navale, il comando dell'incrociatore *Montecuccoli* e quello del Deposito C.E.M.M. di Taranto. Promosso Contrammiraglio nel gennaio 1950, Ammiraglio di Divisione nel marzo 1954 e Ammiraglio di Squadra nel dicembre 1957, resse, in questi gradi, il comando D.A.T. Marina, il Comando Autonomo M.M. della Sicilia e quello della 2ª Divisione Navale. Destinato al Ministero Marina con l'incarico di Direttore Generale per il personale del C.E.M.M., nell'ottobre 1959 ebbe il comando del Dipartimento M.M. dello Ionio e del Canale d'Otranto ed il 30 novembre 1962 assunse il comando NATO dell'Area del Mediterraneo Centrale con sede a Napoli. Il 13 aprile 1964 venne posto in ausiliaria per limiti d'età. Morì a Cirò (Catanzaro) il 22 agosto 1978.

¹² La motivazione della M.O.V.M. suona esattamente come se fosse stata concessa alla Memoria e Stefano Pugliese fosse caduto nella deflagrazione della sua nave. In realtà si trattò di un curioso equivoco, in quanto il comandante del *San Giorgio* si era salvato ed al momento della decorazione si trovava prigioniero nel campo di concentramento di Yol, in India. Egli, all'oscuro delle notizie che giungevano dalla patria, ignorò di essere stato decorato fino a quando non fu informato dai nuovi prigionieri, mentre in Italia si credette che fosse morto.

Il campo di Yol ebbe il singolare privilegio di custodire il fior fiore dei decorati italiani di Medaglia d'Oro. Insieme a Pugliese vi erano tenuti prigionieri Durand de la Penne, Marcegaglia e Martellotta (catturati dopo l'impresa di Alessandria del 19 dicembre 1941) e Luigi Faggioni, fatto prigioniero dopo aver affondato con un MTM l'incrociatore *York* a Suda (25 marzo 1941).



Giuseppe BUCIUNI

Sottotenente C.R.E.M.

Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria

Ufficiale assegnato ai depositi munizioni di incrociatore dislocato oltremare per la difesa fissa antinave e contraerea di Piazzaforte Marittima, continuamente sottoposta ad azioni offensive dalle vicine basi avversarie, partecipava dall'inizio alle sue azioni di guerra.

Destinato al rifornimento delle armi durante i quotidiani attacchi, era tra i principali artefici della efficace vittoriosa reazione, sereno nel pericolo e fermo nei propositi. Investita la Piazzaforte da forze soverchianti, tornava con pochi animosi sulla nave da poco sgombrata per accelerarne la distruzione già predisposta. Benché l'incendio sviluppatosi presso la "Santa Barbara" centrale ne rendesse imminente l'esplosione, con eroica perseveranza assicurava l'innescamento del deposito munizioni di poppa per rendere totale la distruzione. Sentiti i campanelli d'allarme del deposito centrale, con generoso slancio vi accorreva per assicurare tempestivamente l'ultimazione del lavoro degli altri valorosi e scompariva nell'improvvisa esplosione accomunando il proprio al tragico destino della nave cui la Patria dedicò il più alto riconoscimento.

Tobruk, 10 giugno 1940 - 22 gennaio 1941

Note biografiche

Giuseppe Buciuni è nato a Taormina (Messina) il 16 settembre 1888. Volontario nella Regia Marina nel 1908, come Allievo Cannoniere, partecipò al conflitto italo-turco (1911-1912) stando imbarcato sull'incrociatore *Giuseppe Garibaldi*; nel primo conflitto mondiale, dopo un periodo di imbarco su unità di superficie, nel grado di 2° Capo operò nel Basso Piave con il Battaglione "Monfalcone" della Brigata Marina (poi "San Marco"). Nel primo dopoguerra alternò destinazioni d'imbarco con altre a terra e raggiunto il grado di Capo di 1a Classe, a domanda, nel marzo 1931 fu posto in congedo. Nel luglio 1935, per esigenze eccezionali, connesse con il conflitto italo-etiope, venne richiamato in servizio e destinato in Africa Orientale, rimanendo in zona di guerra fino all'ottobre dell'anno seguente, quando venne nuovamente congedato.

Il 2 agosto 1938 conseguì la promozione a Sottotenente C.R.E.M. nella riserva e nell'aprile 1940 nuovamente mobilitato per esigenze eccezionali, imbarcò sull'incrociatore *San Giorgio*, dislocato a Tobruk. Il 22 gennaio 1941, nell'imminenza della caduta della base navale, l'unità fu predisposta per l'autoaffondamento ed egli, già sbarcato con l'intero equipaggio, tornò con pochi animosi sulla nave per accelerarne la distruzione, assicurando l'innescamento dei depositi di munizioni di poppa ma purtroppo scomparve nell'improvvisa esplosione.

Altre decorazioni e riconoscimenti per merito di guerra:

Promozione a Capo di 2a Classe (16 settembre 1918);

Croce di Guerra al Valore Militare (8 ottobre 1940).

Il San Giorgio vive. Viva il San Giorgio!

La Marina Militare italiana, erede della Regia Marina, non ha dimenticato il prestigioso nome di quel suo antico incrociatore corazzato che ancora oggi costituisce giustamente un suo vanto e lo specchiato esempio di ciò che furono e sono le sue tradizioni marinaresche.

Se dopo l'Unità d'Italia si attesero più di quaranta anni prima di dare il nome di *San Giorgio* e *San Marco* a due unità da guerra, nella breve storia repubblicana la Marina Militare ha battezzato con i nomi dei santi protettori delle nostre più illustri repubbliche marinare ben due classi di navi. Il *San Giorgio* dunque ancor oggi vive, o meglio rivive come una fenice, e continua a mostrare la propria bandiera, simbolo della sua dedizione alla patria, sui mari e sugli oceani.

La prima "Classe San Giorgio" fu costituita dai due cacciatorpediniere *San Giorgio* e *San Marco*, rispettivamente derivati dall'ammodernamento e dalle profonde modifiche apportati agli ottimi incrociatori leggeri della II G.M. *Pompeo Magno* e *Giulio Germanico*, che erano appartenuti alla classe "Capitani romani".

Il *San Giorgio* in particolare (sigla ottica D562), derivato dal *Pompeo Magno* varato nel 1943, iniziò i lavori di trasformazione nel 1950 per finirli, ed essere ribattezzato, nel 1955.

Dal 1963 al 1965 venne sottoposto a nuovi lavori di modifica presso l'Arsenale della Spezia ed essere trasformato in Nave Scuola per gli allievi dell'Accademia Militare di Livorno. Singolare parallelismo, quest'ultimo, con il suo antenato *San Giorgio*, anch'esso divenuto, per un certo periodo della sua esistenza, nave scuola per i sottufficiali dell'allora Crem.

Radiati entrambi i cacciatorpediniere negli anni Ottanta, la Marina Militare aveva già nei suoi piani di sostituirli con una nuova classe di unità, stavolta appartenenti - ed i nomi in questo caso risultano ancor più consoni alle loro specifiche funzioni - alle navi da sbarco.

La nuova "classe San Giorgio", costituita dalle LPD¹³ *San Giorgio*, *San Marco* e *San Giusto*, costituisce la componente di proiezione anfibia della Marina Militare, destinata al trasporto, sbarco e sostegno dal mare del Reggimento di Fanti di Marina "San Marco". Tutte e tre le unità posseggono una loro autonoma componente elicotteristica, sia per l'elisbarco, sia per l'appoggio di fuoco dal cielo, e sono perciò dotate di ponte continuo e isola laterale.



L'attuale LPD *San Giorgio*

Cosa resta da aggiungere alla nostra storia, partita da un paio di gemelli acquistati nel banchetto di un rigattiere?

Poiché la nave anfibia *San Giorgio* è tutt'ora in servizio, rimane da aggiungere soltanto un breve inciso: il *San Giorgio* vive. Viva il *San Giorgio*!

¹³ Acronimo di Landing Platform Dock, che connota le unità da sbarco dell'USMC classe "Tarawa", cui le San Giorgio italiane si ispirano anche se con dimensioni molto più contenute. Le tre moderne navi anfibe della Marina Militare hanno sostituito le vecchie *Grado* e *Caorle*, acquistate dalla US Navy e giunte alla fine della loro vita operativa.



Stemma araldico della Regia Marina



Stemma araldico della Marina Militare

Appendici

I gemelli



I gemelli del *San Giorgio* che hanno ispirato gli autori

Come potete vedere dalla fotografia, sono due semplicissimi dischetti d'argento - del diametro di 1,3 cm e spessi poco più di un millimetro - legati tra loro da una specie di losanga.

Su una faccia appare la figura di *San Giorgio* che uccide il drago; nel bordo vi è scritto: "R. N. SAN GIORGIO" e, sotto la figura del santo, vi è un piccolo nodo Savoia.

L'altro dischetto riporta invece uno stemma sabauda, insolito sia perché inserito in uno scudo a "testa equina" o "italiano", sia perché la croce effigiata è latina e non greca come quella tradizionale dei Savoia.

Lo scudo, poi, è sormontato da una corona ed affiancato, nella parte superiore, da due nodi Savoia.

Sulla sinistra dello stemma vi è un marchio, che indica l'incisore: questo è però così piccolo che non è stato possibile decifrarlo.

Infine, sul retro di entrambi i dischetti vi è solo il marchio dell'argento ("800").

La fattura è, nella sua semplicità, raffinata ed elegante, ben lontana da certi vistosi e pacchiani orrori che si vedono oggi nelle vetrine di molti negozi anche di gran nome.

La particolarità dello scudo e della croce hanno scatenato la nostra curiosità: non si tratta infatti del consueto stemma sabauda, non essendo inserito in uno scudo sannita.

Non si tratta nemmeno della croce araldica di San Giorgio che, come si sa se non altro dalla bandiera della Repubblica di Genova, è rossa in campo bianco ed ha le proporzioni di 5 a 3 di larghezza rispetto all'altezza. In nessuno dei due gemelli compare il motto della nave "*Tutor et Ultor*", "Protettore e Vendicatore". La scelta del motto latino, probabilmente, è stata influenzata da quella adottata per il *San Marco*, "*Custos vel Ultor*", "Custode o Vendicatore", che compare in una osella veneta¹⁴.

L'assenza dei fasci intorno allo stemma sabauda ufficiale dell'epoca farebbe pensare, vista anche la storia della nave, che i gemelli in questione possano essere precedenti al 1922, ma ciò non giustifica la curiosa particolarità della croce e dello scudo.

Naturalmente abbiamo compulsato, Piero ed io, tutti i volumi di storia ed araldica in nostro possesso, ma non abbiamo trovato assolutamente nulla che potesse chiarire il mistero. Abbiamo consultato, naturalmente, anche diversi Soci e amici, ma inutilmente.

Alla fine però ci è venuta in aiuto la consulenza di uno studioso di araldica e di storia dell'Esercito sabauda esterno alla Società, del quale, per ovvie ragioni di privacy non riportiamo il nome, ma che ringraziamo. Contattato via e-mail, ci ha risposto sollecitamente fornendoci le sue spiegazioni. Lo scudo che compare sui gemelli, a "testa equina", ha avuto diffusione in epoca rinascimentale quasi soltanto in Italia (da qui il nome di "italiano"), e molto più limitatamente, in Francia e Spagna. La sua foggia fu ripresa in epoche successive, per motivi di eleganza di disegno o di aderenza alle tradizioni culturali.

È questo il caso dei gemelli della R.N. *San Giorgio* che tanto ci avevano affascinati ed affaticati nella ricerca. Lo stemma sabauda nello scudo (e cioè la sola croce argento in campo rosso) è quello adottato da Vittorio Emanuele II nel 1870, che ha anche la particolarità di mostrare la croce latina anziché quella greca a bracci uguali. Controllando l'informazione, abbiamo però constatato che lo scudo araldico in cui comparivano le insegne sabaude nel 1870 era un "francese antico" e non un "italiano". Caricare le armi dei Savoia in uno scudo italiano (scudo per altro adottato dai Reali Carabinieri nel loro stemma araldico, ma non certo dalla Regia Marina, che mostrava la croce sabauda in quello tradizionale sannitico sormontato dalla corona reale) deve essere stata allora una licenza artistica dell'ignoto incisore.



Lo stemma sabauda del 1870

¹⁴ Osella è il nome di una moneta-medaglia che veniva coniato ogni anno dalla Zecca di Venezia e che il doge donava alle personalità della Repubblica.

Sarebbe poi interessante immaginare come questi gemelli siano finiti su una bancarella di Livorno: trovati per caso? E dove? Venduti o buttati come chincaglieria qualunque dagli eredi di qualche ufficiale? Chi può saperlo?

Insomma: qualcuno ha un'idea in merito?

Elegia per un paio di gemelli

*Chi fu quell' Ufficiale che fiero vi portò, al polso, o gemelli della Regia Nave San Giorgio,
Preziose reliquie della storia di una grande Marina?*

Fu forse la Medaglia d'Oro Stefano Pugliese, indomito prigioniero in India?

Oppure il direttore di tiro di quel 28 giugno fatale al grande Trasvolatore?

O colui che sparò l'ultimo colpo ad alzo zero contro il nemico incalzante?

O uno dei valorosi che, sceso con i compagni nei cupi recessi d'acciaio della Nave,

Votandosi alla morte ti squarciò pietosamente la carena,

Perché neppure ti sfiorasse, o Regio Incrociatore San Giorgio, il disonore della resa?

E quale dei posteri disonorò la memoria del padre o dell'avo,

E tanto disprezzo mostrò per quei due atomi di gloriosa storia patria che voi Incarnate, minuscoli gemelli,

Barattandovi per pochi denari come futile bigiotteria di tempi passati?

Ma la vostra vicenda inascoltata ha trovato nuovi, devoti custodi,

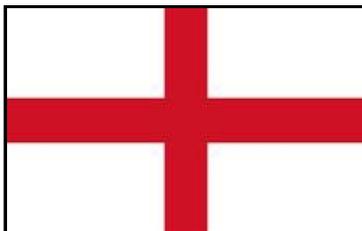
E ciò che voi rappresentate torna a commuovere i cuori di chi non dimentica.

Felice sorte sia a voi, o gemelli negletti, poiché avete trovato chi sa ascoltare la vostra voce

Che non dice parole umane, ma colloquia con i segreti spiriti della storia.

La Croce di San Giorgio

La croce araldica di San Giorgio, rossa in campo bianco, compariva nella bandiera della Repubblica di Genova, della quale il santo era stato proclamato protettore nel 1090.



La Croce di San Giorgio

Oggi giustamente fa parte dello stemma della Marina Militare e di quella mercantile nel quarto alto di destra dello scudo sannitico: il secondo quarto nobile in qualsiasi scudo inquartato¹⁵.

La scelta di questa croce da parte dei genovesi pare risalire al periodo bizantino quando, come vessillo della guarnigione di stanza in Genova, era portata in omaggio nella piccola chiesa di S. Giorgio. Tuttavia, il suo uso storicamente accertato risale al 1096.

Un secolo dopo, nel 1190, Genova era tanto potente che Londra e l'Inghilterra chiesero ed ottennero la possibilità di issare la bandiera con la croce di San Giorgio per il timore che essa incuteva nel Mediterraneo; e per usufruire di tale concessione dovettero pagare alla Repubblica un tributo annuo.

¹⁵ Come tutti sanno, la differenza fra le due bandiere consiste nel particolare che lo scudo della Marina Militare è sormontato dalla *corona navalis* turrita e rostrata ai lati.

La croce di S. Giorgio è poi presente nella bandiera della Georgia, della Repubblica di Genova, della Repubblica Ligure, del Ducato di Milano, dell'Inghilterra, della Liguria, del Nuovo Galles del sud e di una sessantina di città, comprese Barcellona e Londra.

Non bisogna dimenticare poi che San Giorgio è anche il santo protettore della Cavalleria italiana ed a San Giorgio fu intitolato un Gruppo che agì in Russia.

La medesima croce compare nella bandiera di guerra della Royal Navy, che infatti è bianca, attraversata dalla croce rossa e contenente l'union jack nel quarto alto di sinistra. Ma tutti avranno notato che la croce di San Giorgio fa parte anche dello stemma della Sardegna insieme alle quattro teste dei mori. La leggenda vuole che, durante le invasioni saracene, il santo cavaliere sia intervenuto miracolosamente a difesa dei cristiani ed abbia ucciso e decapitato i quattro re mori che avevano invaso l'isola.

La storia è però un poco diversa: secondo la tradizione spagnola, la bandiera fu creata da re Pietro I d'Aragona per celebrare la vittoria nella battaglia di Alcoraz del 1096, che si combatté agli inizi della *Reconquista*. In quel frangente il santo sarebbe intervenuto a fianco dei cristiani lasciando sul campo le teste mozzate di quattro re saraceni. Quando la Sardegna entrò a far parte della Corona d'Aragona, furono usati dei sigilli con la croce di San Giorgio a chiusura dei documenti dei re aragonesi dal 1326 come simbolo del Regnum Sardiniae et Corsicae. In Sardegna la prima sicura attestazione dello stemma è sul frontespizio degli atti del Braccio Militare del Parlamento Sardo nel 1591. Del tutto falsa la tradizione pisana che farebbe risalire lo stemma al gonfalone consegnato da papa Benedetto VIII ai pisani inviati contro Musetto che aveva occupato la Sardegna)

Per tornare alla Repubblica di Genova, in una pubblicazione "didattica" del 1929 a cura della Stato Maggiore della Marina, nella quale si davano notizie storiche sull'origine dei nomi di tutte le navi varate dall'Unità d'Italia in poi, si leggevano a proposito delle commosse parole oggi certamente non più in uso:

«Quando sulla larga distesa degli orizzonti marini appariva questo segnacolo, ben conosciuto da oriente ad occidente in tutto il mare Mediterraneo, portato sulle antenne delle rapide galee e dei forti galeoni, i barbareschi pirateggianti volgevano veloci la prora in fuga, i Veneziani guardavano sospettosi e pronti. Spagna e Francia salutavano con riguardo, e quel candido segnacolo rossocrociato passava superbo e fiero dovunque; temuto dai nemici, esaltato dagli amici, universale ed orgoglioso simbolo di forza, di ricchezza e di potenza. Dalle Crociate alla caduta di Costantinopoli furono per Genova quattro secoli di febbre belligera e di audacissima espansione marinara e la sua fortuna camminò lungamente parallela a quella di Venezia, talvolta sopravvanzandola.»¹⁶

Che Veneziani e Pisani guardassero con sospetto il vessillo bianco e rosso di San Giorgio quando compariva all'orizzonte è ben comprensibile. L'8 settembre 1298, all'isola di Curzola, i Genovesi, pur in notevole inferiorità numerica, irrupero a voga arrancata nello schieramento avversario spazzando via la flotta di San Marco. Quattordici anni prima, nell'agosto del 1284, le galee genovesi avevano assalito ed arretrato quelle pisane alla Meloria affondandone o catturandone la maggior parte e determinando il declino definitivo della Repubblica rivale, (nonché il fortuito incontro in carcere di Marco Polo con Rustichello da Pisa, caduto prigioniero in quella battaglia)¹⁷.

Quanto ai saraceni, pirati algerini, tunisini o regolari turchi, la palma del terrore sparso sulle loro fuste non va né a Genova né a Venezia, ma senz'altro ai Cavalieri di Malta. Ogni anno quegli intrepidi uomini di spada e di fede organizzavano infatti le loro *caruane* o crociere e lo scempio che essi facevano degli equipaggi e lo scempio che essi facevano degli equipaggi turcheschi riusciva a far impallidire persino i marinai genovesi e veneziani, che certo non erano degli agnellini, né erano privi di pelo sullo stomaco.

Gli Incrociatori corazzati italiani

¹⁶ U. Ceci, *I nomi delle nostre navi da guerra. Monografie illustrative*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1929, VII, L'opera è piuttosto rara.

¹⁷ Particolarmente temuti dagli avversari della "Superba" erano gli eccellenti balestrieri che armavano le sue galee, che infatti erano richiesti come mercenari da tutti gli eserciti del Medioevo. Occorre inoltre forse ricordare che alla prima Crociata non operò militarmente alcuna squadra navale veneziana, ma soltanto una squadra genovese composta da nove galee.

Naturalmente anche la Regia Marina si era adeguata, a partire dall'ultimo decennio del XIX secolo, alla "frenetica" corsa per dotarsi di una consistente forza di incrociatori corazzati, unità relativamente economiche e sufficientemente potenti. Nel 1890 decise infatti di modificare l'incrociatore *Etna*, ancora in costruzione sullo scalo, ingrandendone lo scafo e dotandolo di una cintura protettiva di 100 mm. Ne venne fuori un'unità senz'altro ibrida e mediocre, ma che servì come esperienza per i due incrociatori successivi *Carlo Alberto* e *Vettor Pisani* da 6.500 tonnellate, progettati dallo stesso Edoardo Masdea che avrebbe disegnato il *San Giorgio*. Le unità successive, *Garibaldi*, *Francesco Ferruccio* e *Varese* da 7.350 t., furono considerate le migliori della fine del secolo e raggiungevano i 20 nodi di velocità. Caratteristiche ancora più avanzate ebbero poi il *Pisa* e l'*Amalfi*, varati fra il 1907 e il 1908, ed infine il nostro *San Giorgio* ed il *San Marco*, che completarono la serie di questo tipo di costruzioni in Italia fra il 1905 ed il 1911.



L'incrociatore corazzato *Francesco Ferruccio* al momento del varo

E il *San Marco*?

Desto una qualche meraviglia che i nomi di *San Giorgio* e *San Marco*, praticamente eponimi delle due più gloriose e celebrate Repubbliche Marinare italiane, siano stati attribuiti a due unità della Regia Marina soltanto agli inizi del Ventesimo secolo, a poco meno di un cinquantennio dalla sua nascita. Benché qui ci stiamo occupando del *San Giorgio*, sarà bene perciò non ignorare le vicende del suo meno conosciuto gemello. Tanto più che da una coppia di gemelli siamo partiti

Impostato, costruito e consegnato dai Cantieri di Stabia nei medesimi anni dell'unità capoclasse, il *San Marco* partecipò come il *San Giorgio* alla Guerra Italo-turca e, successivamente, alla prima Guerra Mondiale. A differenza del suo gemello, però, il *San Marco* fu ancor più innovativo, essendo la prima unità della Regia Marina a montare le turbine a vapore, costruite dall'Ansaldo di Genova su licenza Parsons.

Per evitare di distribuire una potenza troppo elevata per asse, furono costruiti due gruppi di due turbine direttamente accoppiati alle eliche. Ciascun gruppo risultava formato da una turbina ad alta pressione, con marcia indietro indipendente, azionante un'elica interna; e da una turbina di media e bassa pressione, accoppiata con la marcia indietro, incorporata nella bassa pressione e azionante un'elica esterna. Quindi in totale il *San Marco* era dotato di 4 eliche ed aveva una potenza di 23.000 HP che gli consentiva una velocità massima di 23.7 nodi, di poco superiore quindi a quella del gemello.

Nel corso del primo conflitto mondiale gli venne completamente sostituito l'armamento; ma mentre il *San Giorgio* subì successivamente i lavori che lo avrebbero trasformato prima in nave scuola e poi in unità da difesa porti e poté ancora navigare e combattere valorosamente, nel 1931 alla Spezia il *San Marco* venne convertito in un ben più umile bersaglio mobile radiocomandato dal cacciatorpediniere *Audace*.

Il 9 settembre 1943 l'equipaggio fu sbarcato e la nave rimase ormeggiata al molo Duca degli Abruzzi dell'Arsenale della Spezia. I tedeschi spostarono successivamente il *San Marco* con l'intenzione di usarlo come ostruzione all'ingresso dell'Arsenale, e così fu trovato al momento della liberazione, semiaffondato e poggiato sul lato sinistro. Lo scafo venne in seguito recuperato e demolito, mentre la nave fu radiata il 27 febbraio 1947.

La preghiera del Marinaio

Non vi è nulla di più suggestivo della lettura in navigazione, dopo l'ammaina bandiera, nell'ora vespertina «che volge il disio ai navicanti e 'ntenerisce il core»¹⁸, della Preghiera del Marinaio. Quando il *San Giorgio* fu varato, questa preghiera era già letta a bordo delle navi italiane da cinque anni. Vediamone un momento la storia.

Fu composta nel 1901 dal poeta e romanziere Antonio Fogazzaro su richiesta del Vescovo di Cremona Geremia Bonomelli, per esaudire il desiderio della marchesa Eleonora Pallavicini alla quale si era rivolto il C.F. Gregorio Ronca, che desiderava una preghiera per l'equipaggio dell'incrociatore corazzato *Garibaldi*. Il titolo originario era "Preghiera Vespertina per gli Equipaggi della Regia Marina da Guerra" e fu recitata per la prima volta il 23 febbraio 1903.

In seguito il C.V. Cesare Agnelli autorizzò sul *Garibaldi* la lettura della preghiera in navigazione, quando l'equipaggio era schierato a poppa per l'ammaina bandiera.

Il testo è volutamente ispirato a termini più militari che devozionali perché potesse essere letto anche da un ufficiale, senza che venisse menomata la sua figura di militare e comandante di uomini. Tra tutte le preghiere militari italiane, pur nella sua brevità, è forse la più bella e struggente. Non per nulla è stata composta da un poeta.

PREGHIERA DEL MARINAIO

A Te, o Grande Eterno Iddio, Signore del cielo e dell'abisso,
Cui obbediscono i venti e le onde,
Noi, uomini di mare e di guerra, Ufficiali e Marinai d'Italia,
Da questa sacra nave armata dalla Patria leviamo i cuori.

Salva ed esalta, nella tua fede, o Gran Dio, la nostra Nazione,
Dà giusta gloria e potenza alla nostra bandiera;
Comanda che le tempeste ed e i flutti servano a lei,
Poni sul nemico il terrore di lei,
Fa che per sempre la cingano in difesa petti di ferro, più forti del ferro
Che cinge le nostre navi;
A lei per sempre dona vittoria.

Benedici, o Signore, le nostre case lontane, le care genti.
Benedici, nella cadente notte, il riposo del popolo,
Benedici noi, che per esso vegliamo in armi sul mare.
Benedici!

Il Battaglione Italiano in Cina

Merita forse di spendere qualche riga per rivisitare la storia, breve, ma piuttosto sconosciuta, del Battaglione Italiano in Cina. Le sue tre compagnie furono così distribuite: la Compagnia "San Marco" a Tientsin, nei locali della Polizia Italiana; la Compagnia "Libia" metà a Shan Hai Kuan e metà a Pechino; la Compagnia "San Giorgio" a Pechino, nei locali della Guardia della Legazione. Nel frattempo era iniziata la costruzione della caserma "Ermanno Carlotto"¹⁹ nella Concessione Italiana, come sede di tutto il Battaglione.

¹⁸ *Purgatorio*, VIII, 1-2.

¹⁹ La caserma portava il nome della medaglia d'oro il Sottotenente di Vascello Ermanno Carlotto. Durante la rivolta dei Boxer, al comando di un drappello di 20 fucilieri di marina, partecipò alla difesa di Tientsin. Il 19 giugno 1900 venne gravemente ferito durante un cruentissimo assalto dei ribelli contro la Scuola Militare, che era impegnato a difendere con i suoi uomini. Morì otto giorni dopo. Sullo slancio emotivo di tali avvenimenti il Parlamento italiano decise, il successivo 5

La Compagnia "Libia" fu successivamente riunita e inviata a Tientsin nel novembre 1925 a causa della pericolosa situazione locale generata dalla guerra civile ed in seguito fu inviata a prestare servizio sui ponti della ferrovia da Tangku a Loutai. La compagnia "San Marco" era rimasta alla difesa della Concessione Italiana. Per l'ulteriore aggravarsi della guerra, anche la Compagnia "San Giorgio" ricevette l'ordine di lasciare Pechino e di raggiungere al più presto Tientsin. Il reparto lasciò Pechino il 10 dicembre 1925, ma il treno internazionale che doveva trasportarlo a Tientsin si fermò a Lang-Fang a causa della distruzione di alcuni ponti causata dai due eserciti belligeranti. Riusciti vani anche i tentativi di trasbordo su un nuovo treno inviato in soccorso da Tientsin, ed essendo entrambi i treni fatti segno a colpi di cannone, la compagnia dovette rientrare a Pechino. Il giorno di Natale, la Compagnia "San Giorgio" riuscì finalmente a raggiungere Tientsin, dove fu subito pesantemente impegnata insieme alla "San Marco" nella difesa della centrale elettrica, del ponte ex austriaco e delle stazioni ferroviarie, nonché a fornire le scorte ai treni internazionali. Il 26 dicembre rientrò precipitosamente a Tientsin anche la Compagnia "Libia" e così per la prima volta il Battaglione era riunito al completo dei suoi organici. Le "Libia" e la "San Giorgio" furono alloggiata nella nuova caserma "Carlotto" quasi completata. Il 22 marzo 1926, durante la ritirata dell'esercito del Kuomintang, il Battaglione fu di nuovo chiamato, per breve tempo, a prestare servizio di difesa analogo al precedente.

La caserma "Ermanno Carlotto" fu ufficialmente inaugurata solo nel mese di aprile 1926 dal Ministro d'Italia a Pechino. In quell'occasione il Ministro rivolse un discorso di ringraziamento al Battaglione schierato, il cui personale era destinato ad essere sostituito con militari della nuova leva.

Il 5 maggio 1926 tutti i congedati lasciarono il Battaglione partendo da Tientsin diretti a Shanghai con la Regia Nave *Caboto*, sostituiti dai militari della classe 1906 trasportati dal piroscafo noleggiato *Africa*. I nuovi arrivati indossavano tutti l'uniforme grigioverde fino ad allora portata solo dalla Compagnia "San Marco".

Il 6 novembre 1927, in occasione dell'anniversario della Vittoria, il Comandante del Battaglione L. Gasparri consegnò il gagliardetto alla Compagnia "A. Volta" (del Btg. San Marco) ed i nuovi gagliardetti alle Compagnie "San Marco" e "San Giorgio", nonché le drappelle per le trombe.



La caserma "Ermanno Carlotto"

San Giorgio: chi era costui?

Poiché ci stiamo occupando della Regia Nave *San Giorgio* il cui nome ricordava il patrono della Repubblica di Genova, invocato dai suoi marinai nei momenti di supremo pericolo, pare conveniente una breve digressione agiografica sul *Numen* del nostro incrociatore.

La tradizione vuole che Giorgio (*Georgós* tipico nome greco corrispondente al latino *agricola*²⁰), sia stato un militare martirizzato sotto Diocleziano. Fu successivamente identificato con il giovane che, nel racconto di

luglio, l'intervento militare di un corpo di 2.000 uomini.

²⁰ Si ricordino, a proposito dell'etimologia del nome Giorgio, le *Georgiche* di Virgilio, dedicate appunto al faticoso ed umile lavoro dei campi.

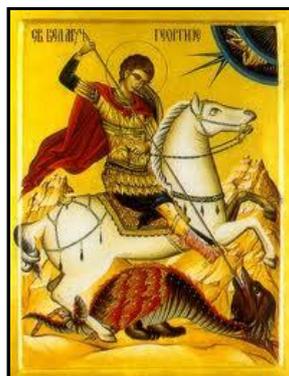
San Giorgio è venerato tanto dalla Chiesa latina quanto da quella ortodossa. Cosa che non è così frequente come si crede. L'imperatore Costantino, ad esempio, è santificato solo dalla Chiesa greca, ma non da quella cattolica. Le diverse

Eusebio, vescovo di Cesarea di Palestina al tempo di Costantino, strappò con le proprie mani l'editto di persecuzione contro i cristiani affisso al palazzo imperiale di Nicomedia.

Gli atti del martirio di San Giorgio furono però dichiarati apocrifi dal papa Gelasio I nel 494, ma quel che pare accertato è che Giorgio subì la morte nel 303. Il suo corpo fu più tardi trasportato a Lydda, in Palestina, e Costantino fece costruire un oratorio sopra la sua tomba. Il suo culto divenne rapidamente molto popolare presso i greci, che lo qualificarono come *Megas Martyr*, "Grande Martire", dedicandogli ben sei chiese nella sola Costantinopoli. Il suo culto in Occidente, invece, è di poco anteriore alle crociate, che lo resero famoso specialmente in Inghilterra, di cui era diventato patrono nell'anno 800.

Nell'iconografia e nella leggenda popolari, San Giorgio è rappresentato come un cavaliere che uccide un drago a difesa di una vergine implorante il suo soccorso contro il mostro²¹. Nei canti epici slavi, il santo è invece celebrato come liberatore di una giovane nobildonna, estratta a sorte per essere sacrificata ad un gigantesco serpente uscito da una palude presso la città di Selem, in Libia. Entrambe le leggende, come l'iconografia rappresentante San Giorgio armato ed a cavallo, risalgono al tempo delle Crociate.

In quanto rappresentato come prode cavaliere senza paura, San Giorgio è, fra tutti i santi, quello che più di frequente è stato adottato come protettore degli ordini cavallereschi. Edoardo III, nel 1348, lo volle ad esempio come patrono dell'Ordine della Giarrettiera.



Un'icona di San Giorgio

Breve storia di una squadriglia di Cacciatorpediniere

Poiché la storia di questa sventurata squadriglia di unità sottili, totalmente distrutta nel primo mese di guerra, si intreccia con quella che stiamo rivisitando del *San Giorgio*, è bene occuparcene anche se per sommi capi.

Il 10 giugno 1940 lo *Zeffiro*, l'*Espero*, il *Borea* e l'*Ostro* facevano parte della II Squadriglia Ct in forza alla I Squadra Navale di Taranto.

La sera del 27 giugno lo *Zeffiro* salpò da Taranto per la sua prima missione di guerra, ovvero il trasporto a Tobruk, insieme ai suoi sezionari *Espero* ed *Ostro*, di due batterie (secondo le diverse fonti, contraeree od anticarro) della MVSN per un totale di 10 bocche da fuoco con relativi serventi, 120 tonnellate di munizioni e 162 camicie nere. Si trattava di un trasporto veloce (circa 24 ore di navigazione) ed urgente, e proprio per questo motivo affidato (come troppe altre volte in seguito) a delle navi da guerra inadatte a questo compito. D'altra parte Malta, nel giugno del 1940, non era ancora certamente in grado di costituire un pericolo per la traversata. La missione connota però perfettamente il grave stato di impreparazione e di scarsità di mezzi delle nostre forze armate in Cirenaica all'inizio della guerra. Nel pomeriggio del 28 giugno (il medesimo giorno del disgraziato abbattimento di Italo Balbo) le tre unità furono intercettate ed attaccate a circa 100 miglia a nord di Tobruk dalla 7^a Squadra Incrociatori inglese, costituita dagli incrociatori leggeri Sidney (australiano),

località italiane che portano il toponimo di San Costantino devono il loro nome al fatto che sorgevano in luoghi soggetti il dominio bizantino.

²¹ Pedissequa rivisitazione popolare del mito di Perseo che libera Andromaca dal mostro marino., appena nascosta dal simbolo allusivo della vittoria del martire contro il paganesimo, identificato nel drago, per la salvezza della fede, rappresentata dalla vergine

Orion, Liverpool, Neptune e Gloucester. Una disparità di forze impressionante: 5 incrociatori da 5.000 t. armati ciascuno con 8 pezzi principali da 152,4 mm contro tre caccia da 1.500 t. con 4 pezzi da 120 ciascuno. Soltanto la velocità era a favore degli italiani – 36 nodi contro i 32,5 degli inglesi – ma anche questa era inficiata dal carico che i nostri caccia trasportavano a bordo. Gli incrociatori britannici iniziarono il tiro alle 18 e già nelle prime fasi della battaglia lo *Zeffiro* venne colpito e mancò la corrente alle tramogge dei colpi, sicché poteva rispondere al fuoco con una cadenza molto rallentata. A questo punto il capitano di vascello Enrico Baroni, caposquadriglia imbarcato sull'*Espero*, prese la decisione di sacrificare sé e la propria nave nel tentativo di trattenere gli inglesi, ordinando ad *Ostro* e *Zeffiro* di dirigere per Tobruk alla massima velocità. Entrambi le unità scamparono così alla distruzione e giunsero in porto, mentre l'*Espero* fu affondato dal *Sydney* dopo un impari combattimento²².

Il 5 luglio 1940 lo *Zeffiro* si trovava ormeggiato nella rada di Tobruk, affiancato al piroscampo *Sabbia*, temporaneamente trasformato in nave caserma. Alle 20.20 la base fu attaccata da nove aerosiluranti Fairey Swordfish dell'813° *Squadron* partito dalla portaerei *Eagle*. Il primo aerosilurante sganciò il suo ordigno proprio contro il nostro cacciatorpediniere dalla distanza di appena 400 metri. L'arma colpì lo *Zeffiro* sul lato dritto, in corrispondenza del deposito munizioni prodiero che deflagrò provocando l'asportazione della prua ed il rapido affondamento della nave sui bassi fondali. Nel corso dello stessa azione fu gravemente danneggiato anche il gemello *Euro*²³.

Sorte analoga allo *Zeffiro* ebbe due settimane più tardi l'*Ostro*. Il 19 luglio 1940 si trovava ormeggiato alla boa C4, sul lato meridionale della baia, a proravia del gemello *Aquilone* ed a poppavia del *Nembo*. Alle 21.54 la base fu messa in allarme ed all'1.30 del mattino venne attaccata da sei aerosiluranti Fairey Swordfish dell'824° *Squadron*, anch'esso partito dall'*Eagle*. L'*Ostro*, insieme al *San Giorgio* ed alle altre unità in rada, aprì il fuoco con le sue mitragliere, ma all'1.34 il siluro di uno degli attaccanti esplose all'altezza del deposito munizioni poppiere, provocando l'immediato affondamento del caccia. Anche il *Nembo* fu colpito da un siluro nel medesimo attacco ed andò perduto²⁴. Come c'era da attendersi, le incursioni inglesi su Tobruk, base di rifornimento avanzata per l'imminente offensiva verso l'Egitto, proseguirono senza sosta. Così, da luglio fino a settembre, non passò giorno che non si contasse almeno un attacco aereo; e ciò senza che la nostra aviazione, disperatamente a corto di caccia, riuscisse a frenare il ritmo dei raid nemici.



Il Cacciatorpediniere *Espero*

La pagina di un inviato di guerra

Fin qui abbiamo cronachisticamente e sinteticamente descritto l'azione di fuoco della contraerea del *San Giorgio*. Non abbiamo mai dato però un'immagine visiva dello spettacolo impressionante che esso offriva

²² L'equipaggio dell'*Espero* ed il C.V. Baroni furono insigniti di Medaglia d'Oro. L'*Espero* fu anche la prima unità della Regia Marina affondata nel secondo conflitto mondiale.

²³ Lo *Zeffiro* fu la prima nave ad essere affondata da un aerosilurante nel secondo conflitto mondiale.

²⁴ Non c'è dubbio che gli inglesi stavano accumulando esperienze di attacco aerosilurante notturno su obiettivi relativamente "facili". Esperienze che poi sarebbero state messe a frutto a Taranto. Entrambi gli *Squadron*, l'813° e l'824°, imbarcati questa volta sull'*Illustrious*, avrebbero partecipato all'attacco su Taranto dell'11-12 novembre 1940. Mai piloti furono altrettanto brillanti e fortunati, e causarono altrettanti danni, di questi validi aviatori imbarcati (Vds Piero Pastoretto, "Alcune note a margine della notte di Taranto", in www.arsmilitaris.org)

durante gli attacchi notturni. Cediamo perciò la parola, o meglio, la penna ad un inviato di guerra (nonché futuro regista e sceneggiatore), Gian Paolo Callegari, che allora scriveva per *L'Illustrazione italiana*. Lasciata Bardia insieme alle truppe in ritirata, Callegari si era rifugiato a Tobruk ed aveva avuto l'occasione di assistere al fuoco notturno dell'incrociatore. Dalla stessa Tobruk inviò un servizio con le proprie impressioni al suo giornale, ed è proprio da questo servizio che estrapoliamo alcune vivide descrizioni di un "terrigno" alla vista di un bombardamento inglese fortemente contrastato dalle batterie antiaeree del *San Giorgio*. «Improvvisamente a noi, che si correva lungo il ciglione picchiato dai primi sganci diretti ai serbatoi e ai magazzini disposti ai lati della via, apparve sul mare una specie di grande castello pirotecnico che tuonava infernalmente. Era la *San Giorgio*. Aveva accesi tutti i riflettori che si partivano altissimi e azzurri dalle sue torrette come raggiere di un magico ostensorio. Dalle sue batterie stelle filanti e rosse e gialle e verdi zampillavano verso ogni lato del cielo. I bagliori dei calibri più grossi avvampavano improvvisamente tutto lo scafo che aveva delle azzurrità di gemma: e poi la nave tornava soltanto un fiorire di fuochi, uno squassamento di rombi. Il nemico sganciava, gli scoppi delle bombe costellavano il ciglione, poi le bombe presero a cadere attorno alla nave. Alte colonne d'acqua apparivano come immense fontane in mezzo ai bengala della nave intenta a sferrare un furibondo fuoco. Le bombe cadevano attorno, le fontane si alzavano ai lati delle murate, la nave accelerava il fuoco, nessuno poteva colpirla. E noi che si doveva andare su e si andava su fra le bombe, avevamo gli occhi abbacinati dallo spettacolo di quella nostra fortezza galleggiante che pareva un miracolo in mezzo alla rada, tutta incandescente come un immenso castello di fuochi artificiali, tutta stranita da luci fatue, come non fosse lei a combattere, ma il suo grande santo a cavallo, con lancia fiammeggiante.»

Gianpaolo BERNARDINI della MASSA
Piero PASTORETTO
Lanfranco SANNA

NASCITA, EVOLUZIONE E TRASFORMAZIONI DELLE PANZER DIVISIONEN (1935 - 1945)

La struttura organica delle Panzer Divisionen nacque²⁵ da tre principi fondamentali: l'impiego di grandi concentrazioni di carri; l'integrazione completa tra questi e la fanteria, l'artiglieria e il Genio, e la possibilità di combinare questi elementi in unità tattiche, cioè i "Kampfgruppe".

Tutto questo corrispondeva ad una ben precisa esigenza della "Blitzkrieg"²⁶, la cui teoria definiva l'arma corazzata non più come un supporto per la Fanteria, ma come un insieme completo ed organico destinato a saggiare prima e sfondare poi le linee nemiche, quindi penetrare nelle retrovie e tagliarne le vie di rifornimento²⁷.

Questo significava, in sintesi:

- **individuazione** del punto debole o, comunque, più adatto allo sfondamento ed infiltrazione nello stesso; questo movimento veniva effettuato lasciando libero il settore centrale per l'attacco: a questo scopo servivano le autoblindo che formavano spesso le punte dell'avanzata, mentre i motociclisti esploravano le strade laterali.
- **concentrazione** delle forze corazzate - comprese le forze aeree di appoggio - in punti ristretti, su bersagli ben definiti ed individuati onde ottenere il "colpo d'ariete"²⁸;
- **attacco**, a scaglioni ed ondate, sfruttando al massimo il terreno;
- **sfondamento ed accerchiamento** (non appena ottenuto lo sfondamento principale le truppe corazzate continuavano l'avanzata mentre la fanteria, con l'appoggio dell'artiglieria, provvedeva al rastrellamento ed all'eliminazione delle eventuali sacche di resistenza); in caso di scontro con i corazzati nemici, i carri dovevano ritirarsi dietro l'artiglieria e prendere il nemico sui fianchi.

Per tale scopo nacquero le Panzer Divisionen: un amalgama ben più complesso di qualsiasi altra unità - ma bilanciato e ben equipaggiato sotto tutti gli aspetti - in grado di fronteggiare qualsiasi minaccia: panzer, mezzi ruotati, cingolati e semicingolati, mezzi anticarro, fanteria, artiglieria e genio cooperanti tra di loro al fine di produrre il massimo sforzo offensivo con alta velocità e completa flessibilità di risposta ad ogni possibile azione o reazione nemica.

Lo stesso von Manteuffel avrebbe poi detto: "... la velocità diventa un'arma, e spesso ha importanza pari a quella della potenza di fuoco e della corazzatura..."²⁹

Un ulteriore fattore era costituito dall'autosufficienza in fatto di carburante (le scorte bastavano per 150-200 chilometri e potevano essere accresciute, in caso di bisogno, rifornendo le unità dal cielo tramite paracadute) e di razioni, le cui scorte ammontavano a tre giorni per i reggimenti e ad altri tre per le divisioni³⁰.

²⁵ Questa nascita venne fortemente influenzata da Guderian, il quale si era opposto fin dall'inizio sia alla concezione francese di legare i carri alla fanteria, sia a quella inglese di costituire unità di soli carri. Molti degli ufficiali e soldati erano reduci della campagna di Spagna e ben sapevano, quindi, quale sorte toccasse ai carri isolati o disseminati in piccoli gruppi sul campo di battaglia.

²⁶ Cioè "Guerra Lampo". Secondo la maggioranza delle fonti il termine venne coniato da un cronista della rivista americana *Time* durante la campagna di Polonia, impressionato dalla velocità con cui si muovevano le formazioni tedesche; altre fonti ne attribuiscono la paternità ad Hitler ed altre, ancora, a Liddell Hart. È certo che il termine, per quanto in lingua tedesca, non fu mai usato dai Tedeschi durante il conflitto.

²⁷ Tutto ciò costituiva una vera rivoluzione rispetto alle teorie d'impiego della 1^a G.M., secondo le quali i carri erano essenzialmente un mezzo in grado di superare i reticolati ed i nidi di mitragliatrici. Non venne compresa da nessuno degli stati maggiori (tranne forse quello tedesco, ma comunque più tardi), nonostante le esperienze positive in tal senso, l'enorme potenzialità di questi mezzi; veniva anzi ostinatamente negata qualsiasi funzione del carro che non fosse quella di accompagnamento della fanteria.

²⁸ "**Nicht kleckern, klotzen!**" ("Non colpi di spillo, ma mazzate!") era il principio di Guderian.

Questi, dopo lo sfondamento del 1940 in Francia, assunse un atteggiamento così riassumibile: "*Al diavolo tutto quello che succede dietro di me*" [riferito da von Thoma a Liddell Hart (v. Bibliogr.)].

²⁹ Tratto da Deighton (v. Bibliogr.)

³⁰ Per trasportare un'intera Pz.Div. per ferrovia erano necessari 80 treni, ciascuno composto da 55 vagoni; lo spostamento su strada formava una colonna di circa 120 chilometri.

Nel dopoguerra è stato calcolato che una Pz.Div. "tipo '44" consumava giornalmente, in combattimento, circa 250.000 litri di carburante.

Al contrario quindi di quanto avveniva nell'esercito francese ed in quello inglese, dove si calcolava la velocità di spostamento delle unità composite in base all'elemento più lento, Guderian misurava la stessa in base all'elemento più veloce, cioè i panzer, ed insisteva perché le sue divisioni si muovessero il più rapidamente possibile.

Egli infatti sosteneva che: *"..i carri non potranno essere in grado di produrre appieno i loro effetti fino a quando le altre armi ..non saranno portate allo stesso livello di velocità e di mobilità fuori strada .."*.

Per poter assolvere tali compiti, le Panzer Divisionen vennero strutturate in modo da poter costituire, nel proprio ambito, dei "Kampfgruppe" (Gruppi da combattimento) adattabili, di volta in volta, alle esigenze della battaglia³¹. La struttura base delle Panzer Divisionen, sviluppata nel 1935, rimase sostanzialmente inalterata per tutta la durata della guerra; cambiarono spesso, invece, gli organici delle singole unità ad esse appartenenti e, ovviamente, i mezzi in dotazione.

È opportuno precisare che le Divisioni Corazzate vennero così chiamate perché il loro nucleo era costituito da carri armati ed autoblindo, ma vi erano anche molti reparti motorizzati, né si giunse mai alla completa meccanizzazione degli stessi.

Per meglio illustrare i vari cambiamenti succedutisi nel tempo, si è ritenuto preferibile illustrare gli stessi in ordine cronologico.

Viene anche esposta, sia pure per sommi capi, l'evoluzione degli armamenti e delle varie Armi.

1935

L'organico delle prime Panzer Divisionen - la cui formazione, come abbiamo visto nel capitolo precedente, iniziò nell'ottobre di quell'anno dalla trasformazione di altrettante divisioni di cavalleria - era composto come segue:

Brigata Carri ("Pz.Brigade") 2 Reggimenti carri ("Pz.Rgt."), ciascuno su due battaglioni ("Pz.Abt.").

I due Pz.Abt. avevano quattro compagnie di carri leggeri Pz.Kpfw.I; ogni compagnia aveva quattro plotoni con otto carri a testa, per un totale di 32 carri per compagnia, cioè 128 per battaglione. Ciò portava la forza complessiva della brigata ad un totale di circa 550-560 carri, compresi i carri-comando che costituivano circa il 10% della forza carri.

Brigata Fanteria (Mot) 1 Reggimento Ftr. (mot.) su due battaglioni ("Abt.") Ftr. e un battaglione Motociclisti

Ogni battaglione era costituito da una compagnia motociclisti, due compagnie fucilieri motorizzati, una compagnia mitragliatrici ed una compagnia mista di Pionieri, Artiglieria anticarro e cannoni.

L'Abt. Motociclisti era costituito da tre compagnie di motociclisti ed una mista.

Il compito della Brigata consisteva nell'accompagnamento ed integrazione dell'azione dei carri, e nell'occupazione ed il rastrellamento della zona.

Rgt. Artiglieria (Mot.) su 2 Gruppi

Ogni gruppo aveva tre batterie da 105 mm.

Abt. Art. Anticarro Su tre compagnie

Dotato di cannoni da 37 mm; aveva anche una Compagnia Flak (antiaerea) con 12 pezzi da 20 mm.

Abt. Esploratori Con due compagnie equipaggiate con autoblindo³², una con motociclette³³ ed una mista.

³¹ Questi gruppi - costituiti di solito da elementi delle varie Armi (di solito erano formati da un rgt. (o btg.) carri, un rgt. (o btg.) di fanteria (dotato di semicingolati), un btg. Pionieri, un btg. Trasmissioni ed un gruppo di artiglieria) - dettero poi ottimi risultati sul campo, dato che la loro flessibilità sia organica sia d'impiego permise di adattarsi ad ogni missione.

³² Le autoblindo si rivelarono molto più adatte delle motociclette ai fini esplorativi (che consistevano nello spingersi in avanti fino a trovare il nemico e/o provocarne il fuoco e poi tornare indietro per riferire); le autoblindo infatti, oltre a fornire una certa protezione agli equipaggi, potevano tranquillamente cambiare la direzione di marcia avendo anche un posto di guida posteriore.

Ricordiamo che la "invenzione" e lo sviluppo delle autoblindo fu anteriore a quella del carro armato; in Inghilterra si iniziò lo studio delle stesse sviluppandole dalle automobili da turismo (quali la Rolls-Royce Silver Ghost), mentre in Germania si partì invece da autocarri commerciali (Bussig, Daimler etc.).

Abt. Pionieri In realtà nel '35 era a livello di compagnia, che venne dilatata fino al livello di battaglione nel triennio successivo.

Abt. Trasmissioni Su due compagnie: una di telefonisti ed una di marconisti.

Oltre al Reparto Comando ed a tutti i vari altri reparti e servizi divisionali. Il rapporto esistente tra carri e fanteria (a livello di compagnie) era pari a 16:9. Ci si rese subito conto, non appena costituite le prime tre unità, che i carri esistenti non potevano costituire, da soli, il nucleo della Panzerwaffe, poiché occorreva un carro più pesante. Esisteva il prototipo di un carro di circa 20 tonnellate, derivante dal "Neubaufahrzeug", con cannone da 75 mm, denominato genericamente "*Bataillonführerwagen*", che divenne poi il Pz.Kpfw. IV. Nel corso dell'anno iniziarono gli studi per la realizzazione del Pz.Kpfw. III.

1936 - 1937

Nel 1936 vennero formate due Pz.Brigitade, una per ciascuna delle Pz.Div. che si stavano costituendo. Nell'anno successivo la Cavalleria iniziò, nel timore di essere disciolta, un proprio programma di motorizzazione: ad ottobre vennero infatti costituite una brigata "leichte" (leggera) (la 1^a Brigata) ed brigata corazzata autonoma, destinate ai classici compiti dell'Arma: ricognizione e sicurezza³⁴. La Brigata leggera sarebbe stata trasformata, poco dopo, nella 1^a Divisione corazzata "leggera". Fino all'inizio della guerra la Cavalleria restò però con la vecchia insoddisfacente struttura, a causa soprattutto delle resistenze fraposte a Guderian ed al suo programma di modernizzazione. L'Arma quindi - a parte la 1^a Brigata - continuò ad avere reparti misti da esplorazione per le divisioni di fanteria, aventi ognuno uno squadrone montato, uno di ciclisti ed uno motorizzato, con poche autoblindo, pochi mezzi anticarro e cannoni di piccolo calibro. Le manovre effettuate in quel periodo evidenziarono ben presto la notevole sproporzione esistente tra corazzati e fanteria; il reggimento di fanteria delle Pz.Div. venne quindi dotato di un terzo btg. (giungendo così a quattro, se si considera anche l'Abt. Motociclisti). Servirono anche le esperienze belliche acquisite in Spagna, durante la Guerra Civile, cui la Germania partecipò inviando molti "volontari" con i carri Pz. I ed altro equipaggiamento. Inoltre le compagnie controcarro della fanteria vennero motorizzate, nonostante il parere stranamente contrario di Guderian, che riteneva sufficienti i cavalli per il traino dei pezzi. Verso la fine del 1937 venne iniziata la distribuzione ai reparti dei primi carri Pz. III e IV.

1938 - 39

Mentre Inglesi e Francesi svilupparono ed utilizzarono le autoblindo soprattutto per compiti di polizia coloniale, i Tedeschi - non potendo avere carri armati in base alle clausole del Trattato di Versailles - le utilizzarono come base di partenza per costituire un esercito moderno; ne costruirono così esemplari a 4, 6 ed anche 8 ruote.

I tedeschi inoltre furono i primi ad abbandonare il vecchio sistema di basarsi su automezzi commerciali (o militari) già esistenti, ed iniziarono la costruzione di mezzi totalmente nuovi a partire dal telaio; così facendo poterono disporre, già nel 1940, di 640 autoblindo, sufficienti ad equipaggiare l'Abt. Esploratori di ogni Pz.Div. con 50 mezzi.

³³ I cui soldati "...cavalcavano le potenti motociclette per andare in battaglia, e smontavano da esse per combattere, proprio come nei secoli precedenti i dragoni avevano usato i cavalli ..." [Deighton (Op. Cit.)].

Le motociclette si rivelarono abbastanza adatte ai compiti esplorativi finché i loro limiti intrinseci non ne vietarono l'ulteriore impiego. Erano infatti del tutto inadeguate, come "armi", nella guerra moderna: i motociclisti erano esposti al fuoco nemico od a trappole quali l'olio versato sulle strade; inoltre il maltempo e/o la spesso pessima manutenzione delle strade non asfaltate ne inibiva praticamente l'uso. Nonostante l'incremento radicale delle prestazioni - ottenuto con l'introduzione, nel 1940, del sidecar e della trazione anche alla ruota laterale - ben presto vennero surclassate e relegate a compiti di collegamento e portaordini dall'entrata in servizio della nuova creazione dell'Ing. Porsche: la "Kübelwagen" ("Kübel = secchio; "wagen" = vettura); questa divenne l'unica vettura leggera ufficiale dell'Esercito tedesco.

³⁴ "*La vecchia Cavalleria ha fatto il suo tempo, ma la sua missione rimane*" [Fuller; citato da Bauer (v. Bibliogr.)]

In seguito all'Anschluss austriaco si rilevò che i guasti meccanici, minimi per i mezzi ruotati, furono più elevati - fino al 30% - per i panzer. Questa percentuale apparve molto alta, tanto da far elevare molte critiche all'Arma corazzata.

Le (presunte e/o effettive) deficienze riscontrate in merito alla messa in efficienza e manutenzione erano già state riscontrate nelle manovre autunnali del 1937, ma le proposte per eliminarle non erano state tenute in considerazione.

Con l'Anschluss si acquisirono comunque notevoli esperienze, tra cui l'importanza del rifornimento del carburante e la difficoltà di muovere più di una divisione per volta su un solo percorso.

Si fece di nuovo strada l'idea dei Korps (Corpi d'Armata), corazzati o motorizzati che fossero, e si acquisirono esperienze preziose in merito alla messa in stato di allarme ed al movimento e rifornimento dei reparti corazzati.

Nei primi mesi del 1938, inoltre, altre tre divisioni di cavalleria vennero trasformate in divisioni "Leichte"; queste unità, caratterizzate da un'elevata mobilità, vennero formate sulla base di quattro battaglioni di fanteria motorizzata ed un battaglione carri con 90 carri leggeri di origine ceca³⁵.

Si iniziò anche a contrarre la forza carri: venne ridotto il numero dei carri in dotazione alle compagnie: dagli originari 32 si scese a 22, lasciando invariato il numero dei plotoni, ma riducendone i carri da otto a cinque, oltre al carro-comando del comandante di compagnia ed a quello dell'aiutante.

La forza carri scese così a 323³⁶ per ogni divisione, ed il rapporto fra questi e la fanteria si trasformò dall'originario 16:9 a 12:12.

Le Brigate di Fanteria delle nuove divisioni formate nel 1938 (4^a, 5^a e 10^a) vennero dotate di due reggimenti con due battaglioni ciascuno.

Il rafforzamento della fanteria fu dovuto alle incertezze ancora esistenti sull'assetto definitivo delle Pz.Div.

In questo biennio si assisté anche al cambiamento dei mezzi corazzati in dotazione³⁷: dall'iniziale totalità di Pz. I e Pz. II del 1935, si passò a compagnie leggere con i Pz. I, Pz. II e Pz. III; nel 1938, con l'introduzione dei Pz.IV (182 esemplari nel 1938, e 45 nel 1939), in ogni battaglione carri una compagnia leggera venne sostituita con una dotata di questi carri e chiamata prima compagnia "mista" e, poi, "media".

L'aumento dei Pz. III e IV in servizio faceva però lenti progressi, a causa della limitata capacità produttiva dell'industria.

Non tutte le Pz.Div. avevano inoltre lo stesso numero di carri, né questi erano ugualmente suddivisi a seconda dei modelli: ad esempio, la 1^a Pz.Div. aveva la maggior forza, a livello di battaglione, con 14 Pz. IV, 28 Pz. III, 18 Pz. II e 17 Pz. I; sommandovi i carri-comando si giungeva ad un totale di 81 carri per battaglione.

Le altre divisioni invece, pur avendo un numero di carri leggermente superiore (328 anziché 323), erano ben più deboli disponendo infatti ogni battaglione di 6 Pz. IV, 5 Pz. III, 33 Pz. II e 34 Pz. I.

³⁵ All'epoca dell'annessione vi erano, in Cecoslovacchia, due tipi di carro:

1) lo "LT 35" della Skoda: di derivazione dal carro inglese "Six-ton" della Vickers, era un carro medio/leggero che venne incorporato nella Wehrmacht con la denominazione "Pz.Kpfw. 35 (t)" [(t) = tscheche]; venne impiegato, in numero limitato di esemplari, nella campagna di Francia e sul fronte orientale;

2) il "TNHP-S" della CKD: carro medio/leggero, nettamente superiore al Pz. I e, per certi aspetti, anche al Pz. II; denominato "Pz.Kpfw. 38 (t)", servì per equipaggiare quattro Pz.Div. per la campagna di Francia; ne vennero costruiti 4.778 esemplari nelle varie versioni. "*Mi parvero buoni*" riferisce Guderian nelle sue memorie (v. Bibliogr.)

È interessante notare che entrambi i carri pesavano, a parità di armamento, la metà del Pz. III; è anche da rilevare che - nonostante la priorità assoluta che Guderian dava alla velocità - la prima cosa fatta dai tecnici tedeschi fu quella di aumentare la corazzatura del "38 (t)" di una tonnellata, riducendone così la velocità massima da 56 a 48 chilometri all'ora. Alcuni storiografi ritengono che, senza questo "regalo", ben difficilmente si sarebbe potuto prendere in considerazione l'attacco alla Francia del 1940; considerata infatti la scarsità di Pz.Kpfw. III (ne erano allora disponibili forse 500 in tutto), non meno di un terzo dei panzer usati dai Tedeschi in quella campagna era di origine ceca.

³⁶ Il totale tiene conto dei carri del comando di divisione (tre), di Brigata (quattro) e di Reggimento (otto).

³⁷ In realtà più che di nuovi carri si trattava di nuove versioni di quelli già in servizio; i nuovi modelli sarebbero venuti fuori dopo un notevole letargo, dovuto ai precedenti successi, ed in seguito alla sorpresa che si sarebbe avuta dopo i primi scontri con i carri sovietici T-34 e KV-I.