

I SOMMERGIBILI E LE UNITA' DI SUPERFICIE ITALIANE IN ESTREMO ORIENTE

1940-1945

di Alberto Rosselli



Soldati italiani a Shangai nel 1917

Nel corso della Seconda Guerra Mondiale la Marina Militare Italiana fu presente, anche se in misura molto ridotta, nelle lontane acque dell'Oceano Indiano e del Pacifico. L'esistenza, fin dalla fine della Guerra dei Boxer (1901) di un piccolo quartiere commerciale nazionale in terra cinese a Tientsin, aveva infatti obbligato il governo italiano a mantenere in quello scacchiere un paio di cannoniere, la Lepanto e la Carlotto (1) ed alcuni reparti di terra per tutelare gli interessi commerciali dei nostri residenti in Cina.



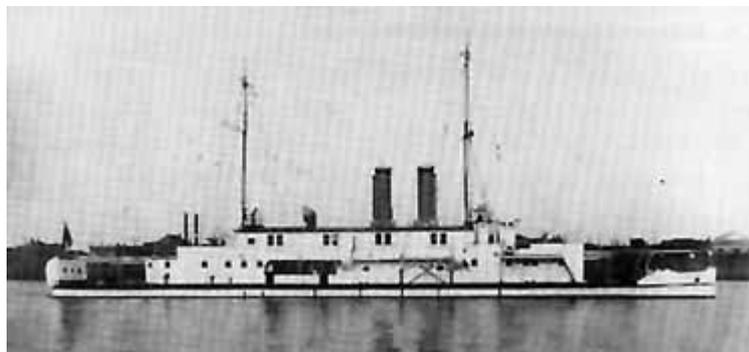
L'incrociatore Colleoni

Dopo l'entrata in guerra dell'Italia (10 giugno 1940), il Comando Supremo della Marina Militare ordinò ad alcune unità di base a Massaua (colonia italiana di Eritrea) di trasferirsi in Estremo Oriente: manovra che venne decisa nel timore, del tutto fondato, che nel caso di caduta dell'Impero d'Africa Orientale, gli inglesi mettessero le mani sulle navi italiane. Nel febbraio del 1941 (neanche due mesi prima della presa da parte britannica della base militare di Massaua), la nave coloniale Eritrea (armata con 4 pezzi da 120 millimetri, 2 da 40 e 2 mitragliere da 13,2 millimetri) e i due piroscafi armati (Ramb1 e Ramb2: moderne e veloci bananiere trasformate in incrociatori ausiliari con l'installazione di 4 cannoni da 120 millimetri e alcune mitragliere antiaeree da 13,2 millimetri) presero il mare con l'ordine di raggiungere Kobe (Giappone) e, in alternativa, i porti di Shanghai o di Tientsin. Mentre l'Eritrea e la Ramb2 riuscirono nell'intento, eludendo la sorveglianza della Royal Navy, la Ramb1 ebbe la sfortuna di incontrare al largo delle isole Maldive (Oceano Indiano) l'incrociatore inglese Leader che la colò a picco.



L'incrociatore Montecuccoli a Shangai nel 1937.

Nonostante il parziale fallimento della missione di trasferimento nel Far East, gli addetti militari e i diplomatici italiani a Tokyo discussero, almeno per un certo periodo, con le autorità giapponesi l'opportunità di utilizzare la Ramb2 come incrociatore corsaro. Era infatti nelle intenzioni degli italiani sfruttare questa efficiente unità, che avrebbe comunque dovuto subire alcune modifiche presso i cantieri di Kobe (nel giugno del 1940, il Comando navale di Massaua aveva già previsto l'installazione a bordo della nave di una mezza dozzina di mitragliere antiaeree da 13,2 o da 20 millimetri, o di un paio di pezzi antinave da 120 o 152 millimetri), per molestare il traffico mercantile inglese in Oceano Indiano. Tuttavia, di fronte alla secca opposizione del Comando della Marina nipponica (i giapponesi, almeno fino al 7 dicembre del 1941, il giorno del loro attacco improvviso a Pearl Harbour, vollero sempre evitare qualsiasi prematuro attrito con la Gran Bretagna e gli Usa).



La nave coloniale Carlotto

Sia la Ramb 2 che l'Eritrea furono costrette a rimanere pressoché inutilizzate agli ormeggi. Soltanto dopo la sua ufficiale entrata in guerra, il governo di Tokyo permise alla nave Eritrea di prestare appoggio ai sommergibili oceanici italiani che giungevano a Penang e a Singapore dalla lontana base di Bordeaux con carichi di prodotti e merci rare ad essi destinati (2). Per quanto concerne le navi da trasporto italiane che si trovavano in acque cinesi e giapponesi al momento dell'entrata in guerra dell'Italia a fianco della Germania contro l'Inghilterra e la Francia (10 giugno 1940), parte di esse (come il Conte Verde) rimasero inattive o dovettero prestare servizio per i giapponesi, mentre altre tentarono di raggiungere la base di Bordeaux (che fu il punto di appoggio per i 27 sommergibili italiani che dal giugno del '40 al settembre del '43 operarono in Oceano Atlantico e in Oceano Indiano) rompendo il blocco britannico e statunitense. Alcune queste, come la Himalaya2 riuscirono nella difficilissima impresa, trasportando in Europa discreti quantitativi di merci pregiate (gomma, stagno, chinino), mentre altre, minacciate da unità da guerra alleate, furono costrette a rifugiarsi in porti neutrali. Ma come vedremo, il Comando della Marina Italiana, al pari di quello tedesco, cercò nel corso della guerra - anche a costo di perdite molto elevate rispetto ai vantaggi ottenibili - di utilizzare unità subacquee speciali per i collegamenti commerciali straordinari con

l'alleato giapponese (3).



L'equipaggio della nave coloniale Eritrea

L'8 settembre, alle ore 2 antimeridiane (locali) l'Eritrea si trovava in navigazione tra Singapore e Sabang per dare appoggio al sommergibile oceanico da trasporto Cappellini⁴, appena giunto dalla Francia dopo una lunga e difficile tratta per trasportare in Estremo Oriente materiali strategici per il governo di Tokyo. Captato un comunicato della Reuter che annunciava la resa dell'Italia, l'Eritrea cambiò subito rotta puntando a tutta forza su Colombo (Ceylon), attraversando lo Stretto di Sumatra e sfuggendo alla immediata caccia scatenata dalle unità navali ed aeree nipponiche. Vediamo ora quale era la situazione delle altre unità italiane, di superficie e sottomarine, presenti in Oceano Indiano e nelle acque malaysiane e indonesiane in quella data. I sommergibili oceanici da trasporto Giuliani (capitano di corvetta Mario Tei) e Torelli (tenente di vascello Enrico Gropalli)^{4a} si trovavano a Singapore già carichi di merci pregiate e in procinto per ripartire per Bordeaux, mentre il Cappellini (capitano di corvetta Walter Auconi) si trovava a Sabang, pronto anch'esso per il rientro in Europa. Il sommergibile oceanico Cagni (capitano di corvetta Giuseppe Roselli-Lorenzini) navigava invece in pieno Oceano Indiano proveniente da Bordeaux e diretto a Singapore^{4b}.



La nave coloniale Ramb2

Per quanto riguarda le navi di superficie (esclusa l'Eritrea), le cannoniere Lepanto (capitano di corvetta Morante) e Carlotta (tenente di vascello De Leonardis) si trovavano rispettivamente a Shanghai, mentre l'incrociatore ausiliario Calitea II, l'ex Ramb II (al comando del capitano di corvetta C. Mazzella) si trovava a Kobe per lavori. Alcuni piroscafi, come il Conte Verde (capitano di corvetta Chinaea) si trovavano anch'essi a Shanghai. Queste due ultime unità si autoaffondarono il giorno 9 settembre per non cadere nelle mani dei giapponesi. Lo stesso giorno, anche la Lepanto e la Carlotta ebbero il medesimo destino per lo stesso motivo. La sorte delle unità italiane rimaste a galla fu triste e avventurosa. Il sommergibile Cappellini decise con tutto il suo equipaggio di continuare a combattere a fianco della Germania e del Giappone (aderendo di fatto alla nuova Repubblica Sociale Italiana fascista creata da Mussolini), ma una volta trasferitosi a Singapore sotto scorta nipponica venne catturato con l'inganno.



Il posamine Lepanto in Cina

Nonostante la dichiarazione di fedeltà del comandante Auconi, l'ammiraglio Hiroaka fece internare la nave e imprigionare il suo equipaggio, riservando ad esso un trattamento disumano. Stessa sorte toccò pure al Giuliani e al Torelli sebbene gli equipaggi volessero, al contrario dei loro ufficiali, continuare a combattere con i vecchi alleati. L'unica unità che si salvò fu il Cagni che, saputo dell'armistizio, fece rotta su Durban (Sudafrica) consegnandosi agli alleati. Nonostante il pessimo atteggiamento giapponese, molti marinai dei sommergibili italiani dell'Oceano Indiano continuarono a combattere per molti mesi. Le unità tricolori passarono in consegna al Comando degli U-boat tedeschi di Penang e continuarono ad operare contro gli anglo-americani con equipaggi misti italo-tedeschi. Ma anche dopo la resa della Germania, l'8 maggio 1945, una ventina di marinai italiani si ostinarono nella lotta a fianco dei giapponesi (5). Per la cronaca, il Torelli fu operativo addirittura fino al 30 agosto del 1945 quando nelle acque giapponesi le armi antiaeree di quest'ultimo scafo italiano sperduto in Oriente riuscirono ad abbattere perfino un bombardiere statunitense B25 Mitchell: l'ultima vittoria di un mezzo navale "giapponese".



La Ramb1 cannoneggiata nell'Oceano Indiano

Foto A. Rastelli

NOTE

1) a posamine Lepanto era stata varata nel 1927 e dislocava 1.040 tonnellate. L'unità aveva una velocità di 15 nodi ed era armata con 2 cannoni da 120 millimetri; 2 mitragliere pesanti da 40 millimetri e 80 torpedini. La cannoniera fluviale Ermanno Carlotto era stata varata nel 1921 e dislocava 318 tonnellate. Aveva una velocità di 13,5 nodi ed era armata con 2 cannoni da 76 millimetri e quattro mitragliatrici

2) La prima nave tedesca che riuscì a rompere il blocco alleato fu la tedesca Weserland (6.500 tonnellate) del capitano Krage che il 28 dicembre 1940 salpò da Kobe con un carico di gomma, wolframio, peltro, olio vegetale, tè, caffè e prodotti farmaceutici. La Weserland attraversò il Pacifico, doppiò Cap Horn, entrò nell'Atlantico e raggiunse il porto di Bordeaux il 4 aprile 1941, dopo una traversata di 98 giorni. Alla vigilia dello scoppio della seconda guerra mondiale 14 navi tedesche e 2 italiane si trovarono

bloccate nei porti giapponesi di Yokohama, Kobe, Osaka e Sasebo e in quello mancese di Dairen.



Il sommergibile Torelli a Saint Nazaire nel dicembre del 1941

3) Tra il 1942 e il 1943 i cantieri Tosi di Taranto progettaron e costruirono due grandi sommergibili da trasporto (il Romolo e il Remo) espressamente concepiti per i collegamenti con l'Estremo Oriente. Questi due sottomarini (da 2.210-2.606 tonnellate di dislocamento normale), avevano una portata di 610 tonnellate di merci e un'autonomia di 12 mila chilometri. Il Romolo e il Remo (le uniche unità costruite di un lotto di 12) andarono perduti alla loro prima uscita in mare, colpiti rispettivamente da forze aeree e sottomarine alleate.

4) Nella seconda metà di maggio del '43, appena terminata la riconversione degli scafi, il primo sommergibile italiano da "trasporto" lasciò Bordeaux seguito poi da alcuni altri. La sorte dei battelli italiani fu tra le più tristi. Due infatti (il Tazzoli e il Barbarigo) scomparvero in mare poco dopo la partenza, probabilmente affondati da forze aeronavali alleate, mentre il Giuliani e il Torelli, colti dall'armistizio dell'8 settembre quando si trovavano ancora nello scalo malaysiano di Penang, vennero catturati dalle forze navali tedesche operanti in quella base. L'apparente disastro in cui incapparono gli sfortunati sommergibili italiani non impedì ai giapponesi di recuperare dalle unità catturate a Penang 355 tonnellate di materiali strategici provenienti dalla Germania, cioè il 55% del totale trasportato dalle 6 unità tricolori. Per contro, i tedeschi non videro mai le 377 tonnellate di gomma e le 184 tonnellate di peltro che erano già state stivate nel ventre dei tre sommergibili italiani ormai prossimi al loro rientro a Bordeaux (i tedeschi infatti non se la sentirono di utilizzare quegli scafi fortemente usurati).



Il sommergibile Cappellini il 12 luglio 1943 nello Stretto di Malacca

4a, 4b) I sottomarini italiani di stanza a Betasom sottoposti ai lavori di trasformazione furono in realtà sette: Cappellini (1.060-1.317 tonnellate di dislocamento normale), Tazzoli e Finzi (da 1.550-2.060 tonnellate), Giuliani e Bagnolini (1.166-1.510 tonnellate), Barbarigo (1.063-1.317 tonnellate), Torelli (1.195-1.490 tonnellate). Il Tazzoli e il Barbarigo vennero affondati mentre il Cappellini, giunto a Penang il 10 settembre del '43, venne catturato dai tedeschi e ribattezzato U.IT.24. Dopo l'8 maggio del '45 questa unità passò ai giapponesi con la denominazione I.503. Anche il Giuliani, giunto a Singapore nella tarda estate del '43, venne catturato dai tedeschi e ribattezzato U.IT.23. Questa unità, dotata di equipaggio italo-tedesco, venne affondata nel febbraio del '44 nel canale di Malacca dal sommergibile inglese Tally Ho. Il Finzi, che nel settembre '43 si trovava ancora a Bordeaux in attesa di completamento dei lavori di ristrutturazione, venne incorporato nella marina tedesca e ribattezzato U. IT. 21. L'unità non fu mai utilizzata come trasporto e venne affondata dagli stessi tedeschi a Bordeaux il 25 agosto '44, poco prima dell'arrivo degli alleati. Per la precisione dopo l'8 maggio i giapponesi sequestrarono e ribattezzarono e le seguenti unità italiane già catturate dai tedeschi a Penang l'8 settembre '43: U-181 (I.501), U-862 (I.502), U-219 (I.505) e U-195 (I.506). Parimenti, i giapponesi misero le mani sul Cappellini (già preda tedesca U.IT.24) ribattezzato I.503 e sul Torelli (ex U.IT.25) rinominato I.504.



Soldati italiani a Tien-tsin nel 1938

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

Erich GRÖNER

"German Warships 1815-1945", vol. 2 " U-boats and mine warfare vessels"

E. ANDO'

"Betasom: I sommergibili italiani negli oceani"

P. TARRANT

"The last year of the Kriegsmarine. May 1944-May 1945"

Maurice ROLE

HISTORIA, Settembre 1990, n. 525, pagg. 6-17

Les puissances de l'Axe et le Japon"

Erminio BAGNASCO

"Sommergibili della Seconda Guerra Mondiale"

Robert G. STERN

"U-Boot, Classe VII"

Gino GALUPPINI
Guida alle Navi d'Italia", 1982



Il sommergibile Torelli nella primavera del 1943