

\ Quaderni della

S C S M

SOCIETÀ DI CULTURA E STORIA MILITARE



**N° 2, dicembre 2012
Anno XIII**

www.arsmilitaris.org



*Salviamo
i nostri «marò»
del «San Marco»*

PRESENTAZIONE

Questo secondo numero del 2012 si apre come di consueto con l'Editoriale del Presidente Bernardini....

Segue la rassegna degli interventi, che si apre con la seconda parte dell'articolo "Arremba San Zorzo", nella quale potremo seguire le drammatiche vicende dell'Incrociatore *San Giorgio* e del suo equipaggio sino alla tragica, ma indomita, fine della gloriosa nave della nostra Regia Marina. L'intervento è corredato da una serie di interessanti appendici che toccano argomenti - storici e non - ben poco conosciuti ai più.

Di seguito "I Quaderni" propongono un nuovo e sostanzioso articolo di storia militare del XX secolo del Presidente Gianpaolo Bernardini, che completa due precedenti lavori già pubblicati dalla Rivista e che è tratto dal terzo capitolo della sua ben più vasta opera dedicata alle Panzer Divisionen della Wehrmacht. Siamo certi che i nostri amici e lettori dal 'palato fino' lo consulteranno con grande interesse e piacere intellettuale.

Viene poi pubblicata la seconda e ultima parte della breve novella del Segretario Piero Pastoretto, spezzino doc, che nella propria città ambienta le vicende della sua immaginaria ed alquanto improbabile Società di eccentrici falsificatori della storia. Attenzione però. Gli "Atti della 'Nobile Società Hospitiense della Donazione' " hanno inizio sì alla Spezia (per la precisione, intorno ad un tavolo del ristorante "La Luna" di San Terenzo), ma condurranno il lettore lontano nel tempo e nello spazio; sino ad affrontare l'insoluto enigma del Cavallo di Troia e la scoperta di una misteriosa tavoletta hittita nella città di Hatinna.

Conclude il numero la consueta rubrica delle Recensioni.

Buona lettura.

La Redazione

EDITORIALE

Cari Soci, cari amici,

anche quest'anno siamo arrivati a Natale, nonostante l'anno bisestile, le profezie maya, le varie catastrofi che hanno sconvolto il nostro pianeta e, cosa ancor più grave, qualche ulteriore acciaccio in più.

Avremmo voluto mettere in copertina il nuovo Logo dell'Associazione, approvato in sede di Assemblea, ma non ci è ancora possibile adottarlo ufficialmente per motivi di copy-right.

Dovremo quindi tornare sull'argomento in altra sede e in un altro momento, non appena ne avremo chiarito tutti gli aspetti.

Per il resto, che dire?

Pensiamo a trascorrere le festività il più serenamente possibile; poi, nel 2013, ricominceremo a ricordarvi di pagare la quota annuale, di inviarci vostri articoli, di partecipare un po' di più alla vita dell'Associazione...

Quindi, per questa volta, gradite i nostri migliori auguri a voi ed a tutti i vostri cari da parte nostra.

BUON NATALE !!!



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 inquadato 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 di aerei 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 "*Ulltor*", 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".

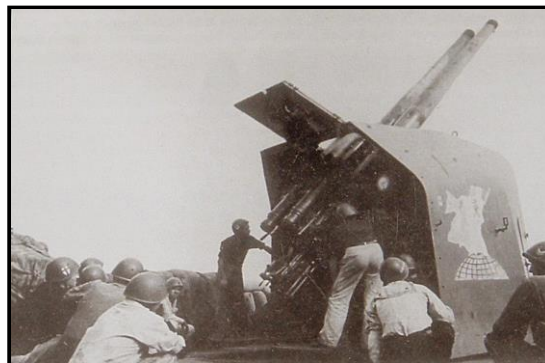
Se passiamo poi ad esaminare il fattore Controllo del campo di battaglia e, come in precedenza, applichiamo il concetto astratto alla situazione contingente del *San Giorgio* nella rada di Tobruk, vediamo che l'osservazione dei movimenti del nemico da parte del suo personale per dirigere i tiri dei suoi 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 diuturni 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 irrealistica, 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* una 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.

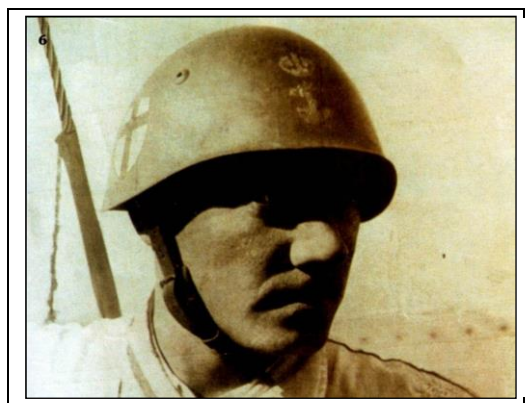
Comandante ed equipaggio si riunirono a terra, dove regnava la massima tranquillità, ma né all'una, né all'una e trenta si verificò alcuna esplosione. Il comandante Pugliese, certo ormai che le micce di cattiva qualità si fossero spente, si recò di persona ai depositi ancora intatti della base e se ne 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.

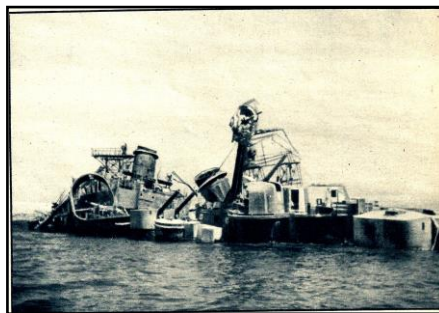
L'episodio in questione richiede però alcune altre considerazioni. Non è consentito a nessuno, tranne al Comandante, asportare dalla nave la bandiera di combattimento se non, forse, in caso di affondamento dell'unità. Nelle nostre ricerche non siamo stati in grado di stabilire se l'ordine di asportare 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 di 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*.

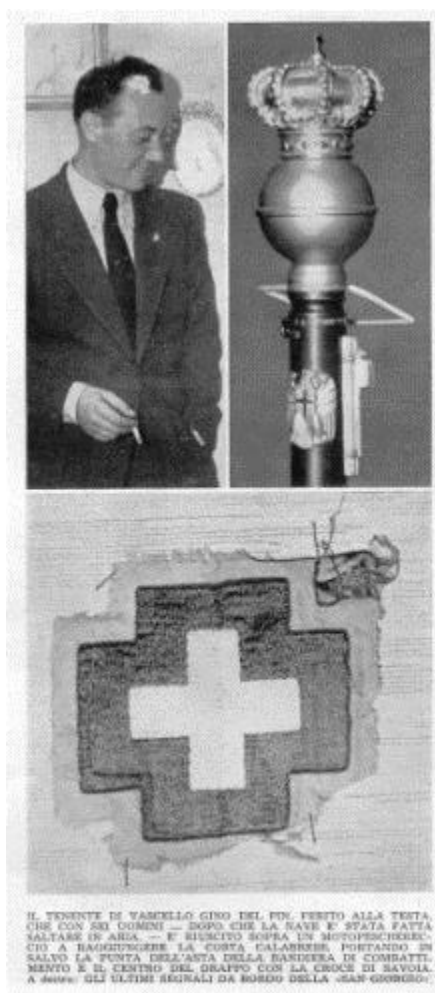


¹⁰ In quel periodo di tempo sul libro di bordo del *San Giorgio* furono annotati 256 preallarmi, 291 allarmi di cui 60 notturni e; 115 azioni di fuoco contraereo: Lo stress a cui furono sottoposti gli uomini del suo equipaggio, e soprattutto i suoi cannonieri, e mitraglieri che dormivano sempre accanto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



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, ricevutone 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.



Stemmi araldico della Regia Marina



Stemmi 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 sabaudo, 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 sabaudo, non essendo inserito in uno scudo sannitico.

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 sabaudo 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 sabaudo 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 sabaudo 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 sabaudo del 1870

¹⁴ Osella è il nome di una moneta-medaglia che veniva coniata 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 posterì 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,

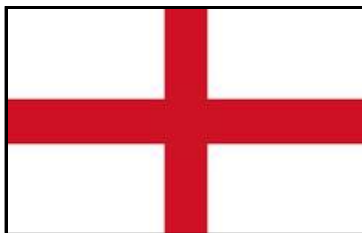
E ciò che voi rappresentate torna a commuovere i cuori di chi non dimentica.

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 pirateggiantiolgevano 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*?

Desta 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 alloggiate 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.

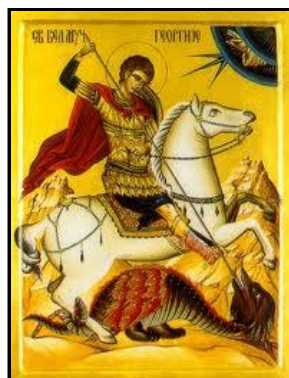
San Giorgio è venerato tanto dalla Chiesa latina quanto da quella ortodossa. Cosa che non è così frequente come si crede. L'imperatore Costantino, ad esempio, è santificato solo dalla Chiesa greca, ma non da quella cattolica. Le diverse

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 7ª 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 piroscafo *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 "terragno" 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.Brigade, 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.

La campagna polacca del settembre 1939 iniziò con un umore tetto da parte degli alti comandi tedeschi poiché ci si rendeva ben conto - a differenza di Hitler, influenzato da Ribbentrop ed altri figuri - che la guerra, nonostante il trattato con l'URSS, non sarebbe stata solo contro la Polonia.

Alla campagna polacca parteciparono tre divisioni corazzate, le quattro "leichte" ed otto reggimenti carri: le divisioni "leichte" si sarebbero dimostrate inadeguate in quanto troppo ingombranti per la ricognizione e troppo deboli per le azioni.

La campagna fu anche la prova del fuoco dei reparti corazzati, che fornirono "*buona prova*" (come ricorda Guderian), ma ciò non bastò a convincere gli ufficiali superiori più anziani, i quali credevano che quanto avvenuto in Polonia non si potesse ripetere contro gli eserciti anglofrancesi.

Ancora oggi non è certo il numero di carri presenti alla vigilia della campagna polacca; alcune fonti parlano, genericamente, di 2.600 carri e 1.000 autoblindo; altre di 3.195 carri (1.445 Pz. I, 1.226 o 1.280 Pz. II, 121 o 274 Pz. 35 (t) e/o Pz. 38 (t), 98 Pz. III, 211 Pz. IV e 40 o 215 carri-comando); altre ancora di 2.655 carri (973 Pz. I, 1.220 Pz. II, 87 Pz. III, 198 Pz. IV, 177 Pz. 35 (t) e/o Pz. 38 (t)) senza contare i carri-comando.

Né da alcuna delle fonti consultate viene precisato se le cifre di cui sopra si riferiscano ai carri impegnati nella campagna od al totale dei carri in servizio.

È da ricordare che all'inizio delle ostilità i battaglioni carri restrinsero il proprio organico da quattro a tre compagnie; ciascuna "quarta" compagnia di ogni battaglione - per un totale di circa 94 unità per ogni divisione (pari ad oltre 800 carri in tutto) - rimase di guarnigione con il ruolo di reparto di addestramento, deposito e complementi.

Al termine della campagna, Halder notava che i 1.000 camion assegnati mensilmente all'Esercito non erano sufficienti neanche per rimpiazzare le perdite subite.

Dall'altra parte i Polacchi, nonostante l'errata convinzione postbellica che fossero pressoché disarmati, avevano in realtà uno dei migliori eserciti dell'epoca; la Polonia poteva infatti schierare 14 battaglioni corazzati, dotati di carri leggeri ed autoblindo, oltre a numerose unità autonome meccanizzate.

La campagna polacca costò ai Tedeschi circa 10.000 caduti (ancora oggi non è certo il totale), 30.000 feriti e 5.000 dispersi, oltre a 236 carri.

Le perdite polacche furono molto più pesanti: circa 70.000 caduti, 134.000 feriti e più di 600.000 prigionieri (di cui la maggior parte fatta dai Tedeschi); circa 100.000 soldati riuscirono a riparare in altri paesi (Ungheria, Romania, ecc.).

1940

A gennaio anche la quarta Divisione "Leichte" venne trasformata in unità corazzata, mentre le prime tre lo erano diventate subito dopo la campagna polacca non avendo dato buona prova essendosi dimostrate, come prima detto, inadeguate; divennero così la 6^a, 7^a, 8^a e 9^a.

Queste unità erano equipaggiate per la maggior parte con il materiale cecoslovacco acquisito con l'annessione del 1938 (v. nota 35): la 4^a e la 9^a avevano il reggimento carri basato su due soli battaglioni; la 6^a, la 7^a e l'8^a tre; continuava quindi ad esistere una notevole differenza tra le prime tre unità e quelle successive.

Inoltre, nonostante le difficoltà riscontrate durante la campagna polacca relativamente ai rifornimenti ed a tutta la catena logistica, non si tenne conto della necessità di motorizzare quanto più possibile le divisioni di fanteria; queste ultime si videro addirittura sottrarre, a febbraio del '40, numerosi mezzi motorizzati che vennero "sostituiti" da trasporti ippotrainati, con tutte le relative conseguenze (protrattesi per tutta la durata del conflitto) sulla propria mobilità.

Si era quindi giunti al livello minimo ammissibile, ancor prima di iniziare la campagna, mentre la Francia disponeva del più forte esercito dell'Europa occidentale.

Gli organici delle Pz.Div. a maggio erano così variati, rispetto a quelli dell'anno precedente:

- nei Pz.Rgt. ogni Pz.Abt. aveva due compagnie di carri leggeri ed una di carri medi, tutte su 20 carri;
- i reggimenti della Brigata di fanteria ebbero un terzo battaglione, con tre compagnie di fucilieri ed una di armi pesanti;
- l'Abt. Motociclisti aveva due compagnie motociclisti, una compagnia mitraglieri ed una compagnia mista;
- il Rgt. Artiglieria aveva un terzo gruppo, con tre batterie di quattro obici da 150 mm ciascuna;
- l'Abt. Art. anticarro aveva tre compagnie leggere, ciascuna con 12 pezzi, ed una pesante con sei pezzi;

- 'Abt. Esploratori aveva due compagnie, entrambe su dieci mezzi corazzati, una compagnia motociclisti, una compagnia mista ed una sezione Pionieri;
- l'Abt. Art. Flak aveva due batterie leggere, ciascuna con 12 pezzi, ed una pesante con 9 pezzi;
- l'Abt. Pionieri aveva due compagnie motorizzate, una corazzata, due colonne ponte e una colonna leggera;
- la squadriglia aerea, introdotta nel 1939, disponeva di 9 - 12 aerei da ricognizione.

In totale c'erano, in media: 240 carri, 20 autoblindo, 42 pezzi anticarro, 33 pezzi antiaerei, 42 pezzi di artiglieria da campagna e 9 aerei.

Così facendo la Germania poté contare, all'inizio della campagna di Francia, su dieci Pz.Div. con 26 Pz.Rgt. (su 35 btg.) e 41 di fanteria³⁸, con un totale di 230-320 carri per divisione, con una media di 270, contro i 560 del 1935.

I Tedeschi disponevano di circa 2.400³⁹ carri; di questi però solo 627 erano dei modelli "III " e "IV", dotati di cannoni da 37 mm i primi e da 75 i secondi; tutti gli altri avevano corazze molto sottili ed erano, per la maggior parte, armati con cannoni da 20 mm, tranne i 381 Pz. 38 (t) che avevano pezzi da 37 mm.

A questi carri vanno poi aggiunti le quattro batterie di "Sturmgeschütz" (cannoni d'assalto)⁴⁰, ed i primi Pz. I trasformati in "Panzerjäger" (cacciacarri).

Nel maggio del 1940 la Francia aveva 3.000 carri di prima linea, oltre a numerosi altri di tipo superato; di questi, 1.292 erano inquadrati nelle tre DLM⁴¹ e nelle tre DCM esistenti, mentre tutti gli altri erano dispersi nelle divisioni di fanteria o in battaglioni autonomi; inoltre vi erano circa 310 carri inglesi, tra leggeri e pesanti, ed altri 330 della 1st Armoured Division, pronti all'imbarco per la Francia.

Inoltre i carri francesi erano in media superiori a quelli tedeschi per corazzatura e calibro dei cannoni; le corazze avevano infatti lo spessore medio da 40 a 60 mm., mentre quello massimo dei carri tedeschi era di 30 mm. (lo "Char B", ad esempio, che godeva della fama di essere il miglior carro del mondo, aveva un cannone da 47 mm in torretta ed uno da 75 in casamatta); erano però inferiori per velocità, radiocomunicazioni e comando.

Dopo la conquista della Francia - avvenuta al costo della perdita di circa il 33% dei carri⁴², pari cioè a 770 mezzi (o il 26,8%, pari ad 840 secondo alcune fonti), contro il 50% circa delle perdite anglofrancesi - le unità lì rimaste furono impegnate, oltre che per compiti di presidio, nella ricostituzione delle perdite e nei preparativi per l'Operazione "Seelöwe" (l'invasione della Gran Bretagna), sulla quale Guderian nutriva un notevole e fondato scetticismo; l'operazione venne infatti accantonata all'inizio delle mareggiate autunnali.

In quella occasione vennero sperimentati i "carri-sommergibili", derivati dai Pz. III e IV che, dopo essere stati collaudati il 10 agosto presso la Scuola per carristi di Putlos, nello Holstein, dopo l'abbandono di "Seelöwe" vennero distribuiti tra alcune delle unità destinate alla futura campagna russa⁴³.

³⁸ "La stessa ...macchina bellica tedesca, ...esitante, e sferragliando come un ciarpame..." - come descritta da Churchill nelle sue memorie relative all'ingresso delle truppe tedesche in Austria - "...fu comunque sufficiente, ...lievemente migliorata, per superare ...gli eserciti delle Potenze Occidentali" [da Guderian (Op. Cit.)].

³⁹ tutte le numerose fonti consultate riportano numeri affatto diversi di carri: Fuller (v. Bibliogr.) - che concorda essenzialmente con von Thoma, secondo il quale erano 2.400 (come riferito a Liddell Hart (Op. Cit.) - ne riporta 2.349; secondo Durschmied (v. Bibliogr.) erano 2.574; altri autori danno un totale di circa 2.800, comprese le autoblindo. Secondo altre fonti i carri presenti erano 2.461, così suddivisi: 523 Pz. I; 955 Pz. II; 349 Pz. III (con cannone da 37 mm); 287 Pz. IV (con cannone corto da 75 mm); 128 Pz. 35 (t) presso la 6^a Pz.Div. e 228 Pz. 38(t) presso la 7^a e l'8^a Pz.Div..

⁴⁰ Cioè scafi corazzati dotati di obici o cannoni in casamatta, chiamati "StuG" (o, anche, "StuK" o "StuH" in base al tipo di armamento); la completa e complessa denominazione ufficiale era "Gepanzerte Selbstfahrlafette für Sturmgeschütz 7,5 cm. Kanone", in sigla "Sd.Kfz. 142".

⁴¹ DLM (Divisions Légères Mécanisées): vennero formate dopo la caduta della Polonia; DCM (Divisions Cuirassées Mécanisées).

⁴² In dettaglio: 141 Pz.Kpfw. I; 196 Pz. .II; 109 Pz.. III; 83 Pz. IV; 28 Pz. 38 (t); 157 autoblindo e 56 carri-comando oltre alle perdite umane, calcolate in 27.000 morti, 111.000 feriti e 18.000 dispersi, a fronte di 90.000 caduti e 200.000 feriti francesi, e 68.000 tra caduti e feriti inglesi (le cifre sono arrotondate per difetto).

⁴³ Chiamati anche "Tauchpanzer", erano dotati di "Schnorchel" ed altre particolari modifiche che consentivano loro di guardare fino a 10 metri in immersione; per quanto risulta, vennero dati in dotazione alla 18^a Pz.Div. e, in parte, alla 3^a ed alla 17^a Pz.. In totale vennero modificati 42 Pz. IV e 168 Pz. III.

Dopo la campagna di Francia Hitler chiese che la produzione dei carri venisse portata a 800 - 1.000 esemplari al mese; ciò non fu però possibile che avrebbe comportato investimenti insostenibili in termini sia economici (2 miliardi di marchi) sia di organici (almeno 100.000 tecnici specializzati), senza contare le difficoltà relative all'acquisizione e produzione di materie prime⁴⁴.

Si riuscì ad incrementarla da 80 a 210 mezzi al mese ma, per quanto quasi triplicata, non era comunque sufficiente a coprire l'enorme consumo.

In tale ottica - dopo aver valutato la situazione complessiva del periodo⁴⁵ - l'OKH decise un'ulteriore espansione sia delle divisioni corazzate sia di quelle di fanteria motorizzata; queste ultime vennero create sia per proteggere i fianchi delle unità corazzate, sia per appoggiare le stesse contro le fanterie nemiche.

Si ottenne così, nel settembre del 1940, il raddoppio delle Pz.Div., dimezzandone però la forza carri e senza tenere così alcun conto delle lezioni acquisite: vennero eliminate le Brigate, lasciando i soli reggimenti carri, su tre battaglioni con 240 carri per sei unità, e due per le altre, con non più di 150 carri.

Inoltre i Pz.Abt. vennero a loro volta articolati su due compagnie di Pz. III ed una di Pz. IV, mentre i Pz. I vennero definitivamente declassati ai soli compiti di esplorazione e/o ricognizione; ciò comportò, sia pure indirettamente, un certo riequilibrio della forza carri.

Così facendo si ottenne un organico di 21 Pz.Div., divenute 22 nel successivo febbraio con la costituzione della 21^a; queste unità avevano però equipaggiamenti ed organici non omogenei, e gli equipaggi non avevano certo l'addestramento delle prime divisioni.

I Pz. I vennero definitivamente radiati e, in buona parte, convertiti in cannoni semoventi di vari tipi ed assegnati alle divisioni di fanteria.

I Pz. III vennero riequipaggiati in buona parte con un cannone da 50 mm.

Venne anche incrementata la produzione di semicingolati per aumentare la mobilità dei reparti di fanteria delle Pz.Div.

1941

Nel giugno del 1941 i Tedeschi disponevano di 5.694 carri, di cui 2.034 erano ancora Pz. I e II, ormai obsoleti, e solo 3.660 erano di "prima linea"; di questi, 3.342 (3.200 secondo Fuller) vennero impegnati per "Barbarossa" (l'invasione dell'Unione Sovietica), mentre gli altri erano distribuiti in Africa e nell'Europa occupata⁴⁶.

⁴⁴ Ricordiamo, a questo proposito, che le maggiori difficoltà riguardavano l'approvvigionamento petrolifero, di cui l'85% - pari a tre milioni di tonnellate - era, nel 1934, di importazione; nel 1938 la produzione di derivati sintetici del petrolio ammontava a solo 1,6 milioni di tonnellate.

⁴⁵ Fra le numerose valutazioni vi furono quelle relative all'ampiezza del nuovo fronte, alla valutazione (carente) delle capacità difensive ed industriali sovietiche, alla limitata produzione di nuovi carri; allo scarso tempo disponibile (in funzione del clima, cioè dell'inverno); alla mancanza di specialisti ed all'impossibilità di addestrarne altri in tempo utile; agli organici delle forze armate sovietiche (l'OKH stimava l'esistenza di 235 divisioni e 45 brigate corazzate; al 20 luglio ne erano state identificate almeno 360); ecc.

I programmatori non considerarono però, così sembra, che la forza della Russia non doveva essere valutata solo nelle dimensioni delle sue forze armate, ma nei suoi immensi spazi, le strade non curate, le foreste, i fiumi, le paludi, le brevi estati ed i lunghi inverni [estratto da Fuller (Op. cit.)]

È opportuno ricordare, a questo proposito, che Halder prevede la durata della campagna in sole 8 - 10 settimane, provocando aspre reazioni da parte di Guderian; Hitler, da parte sua, non volle dare credito alle relazioni presentategli sul potenziale bellico russo.

⁴⁶ È interessante ricordare, a questo proposito, che nella primavera del 1941 Hitler aveva permesso ad una commissione militare sovietica di visitare le scuole carristi e le fabbriche di carri; Hitler ordinò anzi di mostrare loro "tutto".

Osservando il Pz. IV i russi non riuscivano a credere che si trattasse realmente del carro tedesco più pesante esistente, e le loro insistenze per vedere "altro" furono tali che i responsabili dell'Ufficio Armamenti dell'Esercito dovettero concludere che i russi avevano carri migliori e più pesanti. I T-34, i KV-I e II avrebbero poi mostrato la "pesantezza" delle realizzazioni russe.

Ricordiamo anche, qui, che al momento del perfezionamento del patto germano-sovietico - che prevedeva ingenti forniture di materiali e materie prime da parte dell'URSS - concluso l'11 febbraio 1940, i sovietici chiesero, oltre alla

Si giunse così ad un rapporto tra corazzati e fanteria di 6:12 o, a seconda delle unità, di 9:15, al posto del precedente 12:12; ciò ridusse la forza d'urto delle divisioni corazzate fin quasi al minimo accettabile di possibilità e capacità operativa, nonostante le forti opinioni contrarie di von Thoma⁴⁷ e von Manteuffel.

Le principali modifiche degli organici del 1941 erano le seguenti:

- Pz.Rgt.: su due o tre Pz.Abt., ciascuno su tre compagnie; di queste, due avevano i Pz. III ed una i Pz.IV; la forza media dei carri era di 170 veicoli;
- i reggimenti della Brigata di fanteria avevano due battaglioni, ciascuno con tre compagnie di fucilieri;
- l'Abt. Art. Flak aveva tre batterie, ciascuna con 12 pezzi da 88 mm;

La fanteria delle Pz.Div. ricevè un secondo reggimento, in cambio della cessione di metà dei carri; in pratica le Pz.Div. venivano a dipendere dalla fanteria, perdendo così l'originario slancio e forza di penetrazione.

Per poter mantenere le Pz.Div. con gli stessi effettivi del 1940, sarebbe stato necessario costituire 40 nuovi Pz.Abt.; ne vennero approntati solo 22 di cui 6, di scarso valore, non furono indivisionati.

Questa riduzione veniva compensata, solo in parte, dall'introduzione in servizio di mezzi più pesanti e potenti, nonché dall'assegnazione degli StuG, apparsi per la prima volta in Francia; all'inizio dell'operazione "Barbarossa" le 20 divisioni esistenti ne avevano in dotazione già 250 - 350 esemplari.

Venne abbandonata la produzione dei carri leggeri; i 965 Pz. III ed i circa 772 Pz. 38 (t) che formavano l'ossatura della Panzerwaffe, erano stati riarmati in maggioranza con il cannone lungo da 50 mm L/60, ed iniziato il riarmo, per i Pz.Kpfw. IV, con quello da 75 mm L/48.

Il riarmo fu dovuto anche alle esperienze condotte in Africa contro i pesanti carri inglesi Matilda e Crusader, pressoché invulnerabili al fuoco dei pezzi da 37 e 50 mm.

Si cominciò inoltre a montare, sugli scafi dei vecchi carri leggeri, pezzi di artiglieria e controcarro (per un totale di 250 esemplari), riuscendo così a scongiurare in parte la crisi provocata dall'apparizione dei T-34 e dei KV-I e KV-II sui campi di battaglia.

La fanteria venne incrementata con la motorizzazione di uno dei battaglioni su veicoli cingolati, aumentandone così la versatilità d'impiego.

Il raddoppio della fanteria motorizzata, oltre a quello delle divisioni corazzate, comportò un enorme aumento delle necessità di automezzi, che fu possibile soddisfare solo in parte rastrellando tutto il materiale esistente, compreso quello catturato in tutta l'Europa, ma che era di qualità notevolmente inferiore a quella tedesca.

Anche se la campagna di Francia consentì alla Germania di impadronirsi di un enorme bottino di veicoli, la Wehrmacht sarebbe entrata in Russia con 200 tipi di diversi veicoli, e comunque con un deficit di almeno 2.700 autocarri; il deficit, peggiorato già in agosto, quando le perdite superarono la produzione, divennero poi catastrofiche con l'arrivo dell'inverno e, quindi, del ghiaccio e del gelo.

Il Rgt. d'Artiglieria fu potenziato con un terzo gruppo da 105 mm autotrainato.

L'Abt. Anticarro abbandonò i pezzi da 37 mm⁴⁸ per ricevere i nuovi da 50 mm.

Il reparto Pionieri si espanse da compagnia a battaglione, e ricevè i primi carri gettaponte e da demolizione.

Apparvero infine le prime batterie di lanciarazzi ("Nebelwerfer").

Gli organici della divisione corazzata tipo del 1941 ammontavano a 16.000 uomini e 3.500 veicoli, con 620 armi automatiche e 260 bocche da fuoco di vari calibri.

consegna dei piani costruttivi della Bismarck, anche quella di alcuni materiali dell'Esercito; tra questi il carro Pz.Kpfw. III, gli obici da 210 mm, i cannoni antiaerei da 105 mm etc. Per quanto tali richieste fossero state accettate dalla delegazione tedesca, l'industria nazionale dilató il più possibile, per ordine di Hitler, la consegna degli esemplari richiesti.

⁴⁷ Von Thoma si recò di persona da Hitler per protestare, ma tutto fu inutile: Hitler era "abbagliato" dall'idea di avere nuove unità, e non tenne nella minima considerazione le obiezioni di von Thoma il quale, giustamente, faceva presente che così facendo si sarebbero sì aumentati gli Stati Maggiori ed i reparti ausiliari, ma non si sarebbe certo aumentata la potenza d'urto né quella di fuoco.

⁴⁸ Questo pezzo venne soprannominato, dopo averne constatato l'inefficacia contro le corazze russe, "dispositivo per bussare". Guderian ricorda, a questo proposito, che il 10 giugno 1940, durante la battaglia presso Juinville, tentò invano di colpire un "Char B" con un pezzo anticarro francese catturato "...tutti i nostri colpi cozzavano senza effetto sulla spessa corazzatura. I nostri pezzi da 37 e da 20 mm erano altrettanto inefficaci... Dovemmo pertanto subire una serie di amare perdite." (Op.Cit.).

Sempre nel 1941 si ebbe, inoltre, la definitiva affermazione dei "PanzerGruppe", già presenti nella campagna di Francia: pari a veri e propri gruppi d'armata corazzati, sancivano definitivamente la completa autonomia operativa delle forze corazzate.

Diamo qui di fianco, come esempio, la composizione del 2° Pz.Gruppe in occasione di "Barbarossa".

Questa composizione, riferita ai gruppi corazzati, non deve essere intesa come tipica in quanto poteva variare - a seconda dell'Arma e delle unità disponibili - il numero delle unità corazzate.

L'adozione di veicoli fuoristrada - prevista

2° Pz.Gruppe (Guderian)			
24° Pz.Korps (Schweppenbourg)	47° Pz.Korps (Lamelsen)	34° Korps (Mot.) (Metz)	48° Pz.Korps (Kempff)
3 ^a Pz.Div.	17 ^a Pz.Div.	93 ^a e 95 ^a Ftr.	9 ^a Pz.Div.
4 ^a Pz.Div.	18 ^a Pz.Div.	262 ^a Ftr.	16 ^a Ftr. Mot.
10 ^a Ftr. Mot.	29 ^a Ftr. Mot.	256 ^a Ftr.	25 ^a Ftr. Mot.
Oltre a 100 panzer a disposizione del Comando.			

per almeno un battaglione di fanteria ed una compagnia Pionieri di ogni Pz.Div. - era stata realizzata solo in parte all'inizio di "Barbarossa".

Le forze corazzate sovietiche, per quanto disorganizzate, erano nettamente superiori a quelle tedesche.

Avevano infatti circa 20.000 carri armati, di cui più di 1.000 erano i modernissimi T-34, potentemente armati e corazzati, e diverse centinaia di carri pesanti KV-I (con cannone da 76,2 mm); tutto il resto era superato o, come nel caso dei pesanti T-35, di scarsa affidabilità.

L'organico teorico delle divisioni corazzate prevedeva 375 carri, di cui 105 KV-I e 210 T-34; a giugno, però, ben pochi dei nuovi carri erano stati distribuiti ai reparti.

È da ricordare che, mentre i sovietici sapevano pressoché tutto delle armi, guarnigioni, campi di addestramento, fabbriche, numero di divisioni ecc. del Reich, in Germania si ignorava pressoché tutto dell'URSS.

Si calcolavano 200 divisioni, ma già dopo sei settimane di guerra queste erano (almeno) 360; si ignorava del tutto l'esistenza dei carri KV e T-34 ecc..

Quando Guderian, nel suo "Achtung panzer" citò 10.000 carri russi, riducendone prudenzialmente il numero - gli venne riso in faccia; Beck lo accusò di diffondere notizie atte a creare panico (all'inizio delle ostilità i russi avevano 17.000 carri armati).

Peraltro già da ottobre si era rivelata l'insufficienza dei carri tedeschi contro i T-34 russi: questi infatti surclassavano i carri tedeschi in tutto e per tutto, tranne che per il cannone; anche quello da 75 mm "corto" del Pz. IV era efficace solo in condizioni particolarmente favorevoli⁴⁹.

Inoltre i russi avrebbero imparato ben presto ad usare i carri in massa.

Per fortuna della Panzerwaffe il T-34 aveva un grave difetto: mancava il quinto uomo.

L'equipaggio infatti era composto da pilota, puntatore, caricatore e radiotelefonista; il puntatore aveva anche la funzione di comandante ed aveva quindi il doppio incarico di puntare il cannone e controllare il terreno; ciò faceva perdere tempo e limitava la velocità di tiro.

Così, per ogni colpo sparato dai T-34, i Pz. IV tedeschi ne sparavano tre.

Inoltre nelle formazioni russe solo i comandanti di compagnia e di unità superiori disponevano di radio ricetrasmittenti.

⁴⁹ Verso metà ottobre 1941 Guderian chiese - dopo aver illustrato i vantaggi dei carri russi su quelli tedeschi al comandante del G. d'A. "Mitte" - l'invio sul fronte di una commissione mista, formata da rappresentanti dell'Ufficio Armamenti, dei progettisti e delle case costruttrici, perché verificassero sul posto i danni subiti dai carri tedeschi e potessero quindi fissare le caratteristiche dei nuovi carri.

La commissione arrivò il 20 novembre: dopo aver esaminato sia i carri tedeschi sia quelli russi, venne esclusa la possibilità di "copiare" questi ultimi per vari motivi; fra questi, per carenza di materie prime, leghe di acciaio per gli scafi e motori diesel in alluminio (novità assoluta per l'epoca).

Oltre ai motivi tecnici, ve n'erano anche di razziali: la "Grande Germania" non poteva certo copiare i progetti e/o i prodotti dei "sub-umani" slavi; l'idea della copia non si conciliava con la dottrina della Herrenvolk, la "razza superiore". Venne quindi deciso di proseguire la costruzione del "Tiger" e di sviluppare il "Panther".

Per quanto riguarda le perdite di automezzi, solo a novembre vennero persi quasi 6.000 camion, pari al doppio di quelli fabbricati nel mese.

Verso la fine dell'anno Hitler, dopo aver esautorato von Brauchitsch, assunse il comando dell'OKH e cominciò ad occuparsi sempre più da vicino dello sviluppo degli armamenti.

A novembre l'OKH tolse i contingenti aerei delle singole divisioni compiendo così - secondo von Manteuffel - un grave errore.

Al 5 dicembre, al termine cioè della fallita offensiva su Mosca, la Wehrmacht aveva perso - tra morti, feriti e dispersi - circa 750.000 uomini, pari al 23% degli organici⁵⁰.

Il 25 dicembre, dopo violente discussioni con von Kluge - che lo accusava, tra l'altro, di aver ordinato l'evacuazione di Tscern 24 ore prima del previsto - Guderian si dimise dall'incarico di Comandante della 2^a Pz.Arme.

A dicembre le sedici divisioni dei due Gruppi di Armate "Centro" e "Nord" contavano ancora su 66 Pz. Il sui 254 iniziali; 84 Pz. 38 (t) su 202; 180 Pz. III su 254 e 75 Pz. IV su 138.

Molti dei carri mancanti avrebbero potuto essere riparati se vi fossero stati sufficienti pezzi di ricambio, ma così non fu.

Vennero così persi definitivamente 428 Pz. I, 424 Pz. II, 796 tra Pz. 35 (t) e 38 (t), 660 Pz. III, 348 Pz. IV e 79 carri-comando.

1942

Il 23 gennaio Hitler, dopo aver visto i progetti del "Tiger" e del "Panther", ordinò la costruzione di 600 carri al mese, contro la produzione media di 125 esemplari del 1940 e 356 del 1941; autorizzò inoltre la costruzione di un gran numero di semoventi basati su scafi di vecchi carri ed insisté per lo sviluppo di carri superpesanti da 100 e più tonnellate⁵¹.

A giugno i Tedeschi potevano contare, dopo le perdite dell'inverno precedente, su circa 3.580 carri⁵²; erano in servizio 232 divisioni, di cui 171 tedesche e le altre dei paesi alleati dell'Asse; quelle tedesche ne comprendevano 134 di fanteria, 24 corazzate e 13 motorizzate.

Le divisioni alleate erano: 22 rumene, 10 italiane, 10 ungheresi, 17 finlandesi, 1 spagnola ed una slovacca; di tutte queste solo quattro erano corazzate.

Durante tutto l'anno sarebbero stati costruiti circa 6.000 mezzi, insufficienti però sia a rimpiazzare le perdite vere e proprie, sia la dispersione dovuta alla formazione di nuove unità e/o alla trasformazione di altre: vennero infatti costituite due nuove unità corazzate (25^a e 27^a), mentre altre due vennero costituite trasformando una divisione di fanteria (la 23^a Ftr., che divenne la 26^a Pz.) e l'ultima della cavalleria (la 1^a, che divenne la 24^a Pz.); si sopprime quindi la cavalleria ancora esistente, il cui impiego era risultato inefficace.

Inoltre cinque divisioni di fanteria delle Waffen-SS ricevettero un ulteriore Pz.Abt. ciascuna ed il Rgt. Motorizzato "H. Göring" venne trasformato in Brigata corazzata⁵³.

Vennero inoltre motorizzate, oltre alle dieci già esistenti, altre tre divisioni di fanteria.

Il ritorno agli effettivi originari avvenne per circa la metà delle Pz.Div. esistenti, poiché Hitler aveva deciso che il programma di costruzione dei sommergibili doveva avere precedenza su quello dei carri armati, distraendo così preziose risorse ed energie.

La maggioranza dei carri in servizio era ancora costituita dai Pz. III e Pz. IV (la produzione e distribuzione dei nuovi Pz. V e Pz. VI sarebbe iniziata solo nell'autunno): così il terzo Pz.Abt., almeno per le unità che lo

⁵⁰ La crisi fu tale che circa 250.000 uomini, già rilasciati dalla Wehrmacht per essere impiegati nell'industria degli armamenti dovettero essere richiamati ed inviati al fronte [dal diario di Keitel, citato in Carell (v. Bibliogr.)].

⁵¹ Nello stesso periodo l'URSS produsse 20.000 carri, gli USA 24.000 e l'Inghilterra oltre 8.000.

⁵² Dato tratto da Carell; alcune fonti riferiscono di 4.462 carri, di cui 2.468 funzionanti; altre di circa 4.500 carri, di cui la metà funzionanti.

⁵³ Nel suo promemoria del 10 marzo 1943 Guderian espresse forti critiche sul sistema inflazionistico di Hitler, che consisteva nel creare sempre nuove divisioni; l'aumento avveniva infatti a spese delle unità già esistenti che, "... non ricevendo più rinforzi, si esaurivano completamente, mentre le nuove unità dovevano pagare col sangue l'esperienza che non avevano..." [Bauer (Op. cit.)].

avevano, venne sostituito da un btg. di Art. Cacciacarri semovente che raggiunse la forza, verso la fine dell'anno, di 31 "Jagdpanzer IV" oltre alle tradizionali armi trainate.

La fanteria venne nuovamente ridotta a due reggimenti su due battaglioni ciascuno, dei quali uno era dotato di semicingolati, mentre l'Abt. Motociclisti venne sciolto ed accorpato ai Pionieri.

Nella seconda metà di giugno venne fissato un nuovo programma di produzione (131 scafi di Pz. II; 250 Panther e 150 cannoni semoventi), che venne poi modificato a settembre; secondo quest'ultimo (600 Panther; 50 Tiger; 300 StuG e 150 cannoni semoventi), si voleva già allora procedere più verso la difesa che non sull'assalto⁵⁴.

In ogni caso la produzione degli StuG era comunque insufficiente ch  dal fronte giungevano notizie negative sui risultati dei semoventi ricavati dai Pz. II e/o 38 (t).

A settembre venne deciso, insieme ad un rallentamento della produzione degli StuG, anche un incremento delle capacit  belliche degli stessi, munendoli di cannoni da 75 mm "L/70" e di corazzatura frontale di 100 mm.

In ottobre venne nuovamente incrementata la produzione degli StuG, ordinandone la costruzione su scafi di Pz. IV, dotati del cannone di cui sopra, e su scafi di Panther ("Jagdpanther"), dotati di cannone da 88 mm "L/71".

A novembre Hitler chiese l'aumento della produzione dei Tiger, che pass  da 13 a 15 esemplari al mese.

1943

Il 1  gennaio 1943 la Wehrmacht poteva contare su 286 divisioni di linea, di cui 27 corazzate e 13 motorizzate, comprese quelle delle Waffen-SS.

Nonostante le perdite subite a Stalingrado e in Africa - 7 divisioni corazzate, tre motorizzate e numerose altre di fanteria - in quell'anno le Pz.Div. potevano essere considerate realmente "corazzate", almeno in teoria, essendo entrati in servizio i semoventi di artiglieria da 105 e da 150 mm e quelli contraerei da 20 e 37 mm.

Inoltre, dopo la catastrofe di Stalingrado, che condizion  pesantemente tutta la successiva evoluzione sia del conflitto sia dell'Esercito tedesco, Hitler fu costretto alla mobilitazione totale della popolazione: migliaia e migliaia di uomini di tutte le et  prima impiegati negli uffici, nei negozi, nelle fabbriche ecc. vennero mobilitati ed il loro posto venne preso dalle donne fino ad allora relegate in massima parte - al contrario di quanto gi  avveniva in America, in Gran Bretagna, nell'URSS e, perch  no, in Italia - nel loro classico ed iconografico ruolo, appunto, di "donne" ("Kinder, Kirche und Kuche").

L'et  minima per la chiamata alle armi fu ridotta a 16 anni; vennero arruolati operai non strettamente indispensabili all'industria, impiegati della pubblica amministrazione, studenti universitari, allievi ufficiali ancora in addestramento, carcerati Cos , mentre a maggio 1942 la Germania aveva 9.400.000 uomini sotto le armi; a primavera del 1943 ne aveva 11.300.000.

Ai primi di febbraio l'OKH propose - di fronte al malcontento delle forze corazzate che si trovavano ad aver perso la leadership della guerra di movimento e a non avere ancora i nuovi carri della 2  generazione - di sospendere la produzione di tutti i carri tranne che per i Tiger ed i Panther.

Ci  avrebbe perch  comportato una situazione insostenibile poich  - mentre i Panther non venivano ancora prodotti in serie (l'inizio era previsto per maggio), ed i Tiger venivano prodotti in soli 25 esemplari al mese - i sovietici potevano gi  costruire circa 1.000 T-34 al mese.

Venne quindi notevolmente incrementata la produzione dei "nuovi" Pz. IV che, armati di cannone da 75 mm L/48 e con i cingoli protetti da lastre d'acciaio, dettero ottima prova per il resto della guerra anche se il peso pass  da 19 a 25 tonnellate.

Guderian torn  in servizio il 17 febbraio, su richiesta di Hitler venendo nominato Ispettore generale dell'Arma Corazzata, con il rango di comandante in capo d'Armata; il suo ritorno ebbe effetti miracolosi sull'addestramento e sul morale dei carristi.

⁵⁴ In quello stesso periodo erano stati definiti, da parte tedesca, tre tipi principali di carri: uno pesante (Tiger), uno medio (Panther) ed uno leggero da esplorazione (Leopard); quest'ultimo non venne mai costruito.

Tra le molte richieste presentate ad Hitler, e da questi approvate almeno formalmente, Guderian chiedeva che si cessasse di creare nuove unità, indebolendo quelle esistenti, ed il ripristino degli originari quattro Pz.Abt. di un tempo, su cento carri ciascuno⁵⁵.

Guderian chiedeva anche la costituzione mensile, per il 1943, di un reparto corazzato da aggregare alle Pz.Div. già esistenti, ed il potenziamento dell'artiglieria divisionale, da farsi con pezzi semoventi.

Ciò fu possibile solo in parte in quanto l'industria tedesca⁵⁶, nonostante la prodigiosa riorganizzazione effettuata da Speer⁵⁷, non era più in grado di produrre mezzi sufficienti a rimpiazzare le perdite e sostituire tutti quelli ormai in buona parte obsoleti o danneggiati, neppure con i notevoli progressi effettuati rispetto all'anno precedente⁵⁸.

Il quantitativo dei carri disponibili era quindi in continua diminuzione ed anche la forza d'urto delle Pz.Div., nonostante l'introduzione nuovi modelli, tanto che all'inizio dell'operazione "Zitadelle" (Saliente di Kursk), erano presenti solamente 70 - 80 carri per unità, e spesso il numero di quelli realmente operativi era di 60 - 65!

Alla vigilia di "Zitadelle" (luglio 1943) alcune Pz.Div. avevano tre Pz.Abt.; ad altre ne venne aggiunto un terzo, talvolta equipaggiato con i Tiger⁵⁹.

Comunque la maggioranza delle unità corazzate schierava due battaglioni di Pz. III o IV; alcune però, come l'11^a, avevano un battaglione di Pz. IV, uno di Pz. V "Panther" ed uno di Pz. VI "Tiger".

⁵⁵ La ristrutturazione richiesta da Guderian prevedeva che uno dei quattro Pz.Abt. fosse dotato di Tiger, uno di semoventi d'assalto e gli altri di Pz.Kpfw. IV e Panther. Nonostante l'aumento della produzione di mezzi corazzati (v. nota successiva) ciò non fu possibile per tutte le unità, divenne anzi normale la dotazione di due soli battaglioni.

⁵⁶ Nel periodo 1941/44 la produzione tedesca di carri passò da 2.235 a 27.245, nonostante le dimensioni ed i pesi dei carri stessi fossero notevolmente aumentati (ad es.: Pz.Kpfw. I = 9,5/11 t.; Pz.Kpfw. V = 44,8 t.).

Altre fonti riportano una produzione complessiva di mezzi corazzati pari, per il 1943, a 12.151 unità contro le 5.997 del 1942; comunque fosse, vi fu pur sempre un raddoppio della produzione.

La produzione di fucili passò da 1.370.000 del '42 a 2.224.000 nel '43; quella di armi automatiche da 317.000 a 435.000; quella di cannoni fino a 75 mm da 10.500 a 23.400 e quella di pezzi di calibro superiore da 12.200 a 27.250; infine, sempre nello stesso periodo, la produzione di mezzi corazzati passò da 9.395 a 19.885.

Nel settembre dello stesso anno la pianificazione prevedeva, per il 1944, la costruzione di 600 "Panther" e di 50 "Tiger", oltre a 300 StuG e 300 semoventi di artiglieria.

⁵⁷ Albert Speer ebbe la responsabilità della produzione bellica tedesca dopo la morte - avvenuta l'8 febbraio 1942, in seguito ad un incidente aereo - del suo predecessore, il titolare del Ministero per gli Armamenti e le Munizioni Todt, costituito nel 1940, creatore della famigerata "Organizzazione Todt". L'eccezionale capacità organizzativa di Speer consentì, tra l'altro, la produzione dei primi "Tiger" (di cui 60 Porsche e 25 Henschel) entro l'ottobre dello stesso anno, con molti mesi di anticipo sul previsto.

Speer fece sì che vi fosse un completo accentramento del controllo della produzione, razionalizzando e semplificando la stessa, e cercando di mettere ordine nella giungla dei vari imperi economici personali creati da Hitler nel 1936 col "Piano Quinquennale" che istituiva vari poli economici. Solo le SS restarono autonome anche in questo campo.

⁵⁸ La produzione di carri armati medi e pesanti era stata di circa 6.000 nel 1942 ed oltre 12.000 nel 1943; quella di aerei di 25.200 contro i precedenti 14.700; quella di cannoni e mortai era stata raddoppiata e quella delle munizioni triplicata.

Nonostante la situazione i Tedeschi - a differenza dei sovietici che avevano puntato tutto su pochissimi ma riusciti modelli di carri - si concedevano ancora il lusso di dedicarsi a ricerche ed esperimenti spesso inutili, come se la guerra fosse finita o se non ci fosse. Basti pensare, a questo proposito, che entrarono in servizio - tra la salita al potere di Hitler e la fine della guerra - almeno 230 diversi tipi di mezzi da combattimento; tra questi vi furono 94 carri (nelle varie versioni delle singole serie), 10 semoventi anticarro, 42 veicoli per trasporto truppe, 12 antiaerei e 10 cannoni semoventi.

⁵⁹ Guderian avrebbe voluto tenere di riserva i nuovi carri (Pz.Kpfw. V Tiger e VI Panther) fintanto che non ne fosse stato disponibile un numero tale da ottenere il doppio effetto della massa e della sorpresa. Gettare questi carri nella battaglia alla spicciolata serviva solo, secondo Guderian, a tradire il segreto della superiorità ed a far sì che il nemico potesse prendere tempestivamente le contromisure più adatte.

Queste considerazioni, che Guderian espose durante la conferenza di Vinnica del 10 Marzo 1943, comportavano però il rinvio di qualsiasi grande azione offensiva al 1944 e la limitazione, per il 1943, ad azioni di contenimento. Hitler fu di opinione esattamente uguale e contraria: era tanto smanioso di vendicare lo scacco di Stalingrado da decidere, a primavera, di distruggere le forze sovietiche sul saliente di Kursk. La decisione di Hitler finì col prevalere di fronte alla divergenza di opinioni tra i maggiori capi militari tedeschi: von Manstein e Model erano a favore delle tesi di Guderian; Zeitzler (CSM dell'OKH) e von Kluge contrari.

Questi ultimi tornarono ad essere autonomi al termine dell'offensiva.

La forza nominale di ciascuna delle compagnie dei tre battaglioni carri veniva ridotta da 22 a 17 carri, scendendo così a 170, e l'organico delle divisioni veniva portato a 15.600 uomini.

Sempre durante l'anno uno dei tre gruppi dei Pz.Art.Rgt. venne riorganizzato su mezzi semoventi, dotato di pezzi da 105 (due batterie) e 150 mm (una batteria), mentre gli altri due gruppi continuarono ad avere pezzi trainati.

L'Abt. Esploratori era dotato di due compagnie blindate, una compagnia motorizzata ed una "pesante"; le compagnie blindate erano dotate, a seconda della disponibilità, di autoblindo Sd.Kfz. 250, 222 o 234/2 "Puma", o di vecchi carri Pz. 38 (t) e/o Pz. II.

In quell'anno tutta la fanteria motorizzata e blindata delle Pz.Div., già denominata "*PanzerGrenadiere*" nel 1942, venne dotata di un battaglione carri o di cannoni d'assalto.

Si cercò inoltre di rimediare, con l'organigramma del 3 agosto, all'eccessiva pesantezza di alcune componenti, tra cui i *PanzerGrenadiere*.

Le sette Pz.Div. delle Waffen-SS⁶⁰, che erano state trasformate, a partire dagli inizi dell'anno, da Pz.Gren.Div. in Pz.Div., avevano ben sei battaglioni di Pz.Gren., un btg. lanciarazzi ed un maggior numero di carri per compagnia; l'artiglieria, inoltre, era pressoché tutta semovente⁶¹.

Ciò in quanto, essendo considerate l'élite delle Forze armate⁶², godevano della precedenza nell'assegnazione e nella sostituzione dei mezzi⁶³.

Il 4 ottobre la Wehrmacht aveva 328 divisioni, di cui 282 disseminate sui vari fronti e 46 in fase di costituzione; alla stessa data c'erano 35 divisioni, tra corazzate e/o motorizzate, considerate operanti; ciò significava che ne erano state ricostituite otto, mentre altrettante erano in fase di ricostituzione.

A fine anno le perdite mensili di carri erano di circa 530 mezzi, pari alla dotazione di circa quattro divisioni; nonostante l'aumento della produzione dei carri (v. note 33 e 35), le unità corazzate avevano comunque un deficit di carri del 40-50% rispetto all'organico previsto.

A fine anno le forze tedesche erano così distribuite: fronte orientale 192 divisioni (di cui 33 tra Pz. e Mot.); Norvegia 10; Francia 43 (di cui 4 tra Pz. e Mot.); Italia 16 (di cui 5 tra Pz. e Mot.); Balcani 15.

1944

Le Pz.Div. sia dell'Esercito sia delle Waffen-SS avevano un reggimento carri e due di Pz.Gren., per un totale di 90-100 carri medi, oltre ad un battaglione anticarro semovente.

Secondo i programmi, il Pz.Rgt. di ogni divisione corazzata avrebbe dovuto avere, nel corso dell'anno, due Pz.Abt., dei quali uno su Pz. IV ed uno su Pz. V "Panther"; così avrebbero avuto 136 carri, se le compagnie ne avessero avuto 16, e 172 se ne avessero avuto 22; il programma non venne però attuato.

⁶⁰ 1^ "Leibstandarte Adolf Hitler", 2^ "Das Reich", 3^ "Totenkopf", 5^ "Wiking", 9^ "Hohenstaufen", 10^ "Frundsberg" e 12^ "Hitlerjugend".

⁶¹ La trasformazione di alcune delle divisioni Granatieri delle SS in divisioni corazzate - nonché l'esistenza di "Eserciti privati" quali, appunto, le SS di Himmler - sul cui valore, almeno per alcune delle unità combattenti vere e proprie, c'è ben poco da discutere - e le (solo!) 20 "Luftwaffe FeldDivisionen (LFD)" di Göring (*) contribuì alla dispersione delle risorse.

(*) Nell'inverno 1941/42 Hitler ordinò a Göring di sfrondare il suo pletorico Corpo della Luftwaffe; questi obbedì, ovviamente, ma ottenne che le divisioni così formate restassero ai suoi ordini. Nacquero così le "LFD" che, salvo alcune eccezioni, dettero pessima prova, tanto che vennero sciolte a partire dal 1944. Göring ottenne inoltre il permesso di organizzare una divisione di paracadutisti corazzata, la "H. Göring", che, prima del riordinamento disposto da Guderian, disponeva di 34.000 uomini.

⁶² Le unità combattenti delle SS erano formate da elementi scelti estremamente indottrinati, fanatici e pronti al supremo sacrificio ma anche, specie per quanto riguardava gli ufficiali, inizialmente inesperti nel combattimento; carenza, questa, cui molto spesso seppero ben degnamente supplire.

A fine dicembre 1942 le divisioni SS erano 8; un anno più tardi erano giunte a 17, tra operanti e/o in fase di costituzione, di cui 10 erano corazzate o motorizzate, per un totale di circa mezzo milione di uomini.

⁶³ Questa precedenza sussisteva, del resto, anche per tutte le altre unità combattenti delle SS, anche se non sempre corrispondeva al loro grado di preparazione.

I carri Tiger erano normalmente raggruppati, salvo rare eccezioni, in battaglioni autonomi non inquadrati negli organici divisionali; ciò per decisione di Hitler.

Dei due Pz.Gren.Rgt. delle Pz.Div. - entrambi su due btg (mentre quelli delle Waffen-SS ne avevano tre) - solo uno era in realtà corazzato, e solo in parte; il btg. "corazzato" era dotato di semicingolati, e l'altro di normali camion, di provenienza eterogenea.

Il Rgt. Artiglieria delle Pz.Div. - basato su tre gruppi per l'Esercito, e quattro per le Waffen-SS - era dotato di pezzi trainati o semoventi: mentre un gruppo era equipaggiato con semoventi "Wespe" (105 mm), e l'altro con gli "Hummel" (150 mm), il terzo gruppo aveva pezzi da 105 mm trainati.

L'Abt. Esploratori venne riequipaggiato parzialmente su semicingolati (di solito Sd.Kfz. 250 o 251).

L'organico delle divisioni di Fanteria venne ridotto a due o tre reggimenti, con un totale di sei battaglioni, più un abt. esploratori, un rgt. di artiglieria, un abt. pionieri, un abt. cacciacarri, per un totale di 12.300 uomini, di cui 6.600 erano fanti.

Il Rgt. Art., di solito ippotrainato, aveva 24 obici leggeri, 14 pesanti e 4 cannoni da 100 mm., divisi in gruppi dei quali solo uno su semoventi. L'artiglieria contraerea aveva raggiunto la forza di un battaglione, ed aveva 6 pezzi da 20 mm, 3 quadrate dello stesso calibro, 9 pezzi da 37 mm e 12 da 88 mm.

Vennero inoltre create nuove unità "VGD"⁶⁴, per un totale di circa 48: erano composte da reclute, ragazzi di 16 o 17 anni e volontari delle Waffen-SS, inquadrati da "anziani"; ne facevano parte, inoltre, soldati provenienti dalla Luftwaffe e dalla Kriegsmarine.

Alla vigilia di "Overlord" (lo sbarco in Normandia) i Tedeschi avevano, in Francia, 1.552 carri (39 Pz. III, 748 Pz. IV, 663 Panther e 102 Tiger) distribuiti tra le nove Pz.Div. (di cui tre delle Waffen-SS) ed una SS-Pz.Gren.Div. li dislocate, oltre a circa 500 tra cannoni d'assalto e semoventi di artiglieria.

Guderian venne nominato CSM dell'Esercito da Hitler, dopo l'attentato del 20 luglio; non ottenne però alcun potere reale, ché tutto doveva essere preventivamente approvato dal Führer.

Durante l'estate vennero costituite delle brigate corazzate autonome, tratte dalle divisioni, che dovevano avere fino a sei battaglioni tra carri e fanteria e un battaglione Pionieri; ne vennero previste 13, numerate da 100 a 113, più una speciale, la 150^a, impiegata nelle Ardenne.

Queste unità, che avrebbero dovuto intervenire nei punti più minacciati, si rivelarono però - a causa dello scarso addestramento, della scarsa fanteria e, soprattutto, della scarsa potenza di fuoco e la schiacciante superiorità numerica degli Alleati - un inutile spreco di risorse, tanto che vennero sciolte durante l'inverno ed i reparti tornarono alle unità di origine. Durante l'anno venne inoltre dato ai Pz.Korps un organico più stabile, assegnando loro delle unità in modo fisso anziché in base alle necessità del momento.

Al 6 settembre la situazione delle grandi unità sul fronte occidentale era - secondo un documento dell'OKH - la seguente:

Situazione	Div. Ftr.	Pz.Div.	Pz.Brigade
Efficienti al 100%	13	3	2
Efficienti ma intaccate	12	2	2
Logorate	14	7	/
Disiolte	7	/	/
In via di ricostituzione	9	2	/

Verso fine anno i carri in organico si ridussero a 62, ma solo per l'Esercito; le unità Waffen-SS mantennero il loro Pz.Rgt.

Inoltre i nuovi carri effettivamente disponibili erano 4 o 5 ogni giorno per divisione, a causa dei difetti di fabbricazione dovuti agli scarsi e frettolosi controlli di fabbrica⁶⁵.

⁶⁴ VGD (Volks-Grenadiere Division): la denominazione, che fino ad allora era stata un titolo guadagnato in battaglia, derivò da una decisione voluta a livello politico, fortemente influenzata da Goebbels; si ritenne infatti, enfatizzando l'impatto emotivo di "Volks" (Popolare), di riuscire ad installare una (nuova ed ulteriore) dose di fanatismo politico rivoluzionario. Trattandosi di unità della Riserva, erano agli ordini di Himmler.

⁶⁵ A questo proposito ricordiamo che durante il 1944 vennero costruiti oltre 19.000 mezzi corazzati, di cui 3.955 Panther; nella sola estate, nonostante i sempre più pesanti bombardamenti aerei, ne vennero prodotti 1.500; tra settembre ed ottobre 1.764, di cui solo 1.3712 giunsero ai reparti.

Sempre verso fine anno ogni pz.Abt. avrebbe dovuto disporre di due Pz.Abt., come già previsto nel 1943: uno dotato di Pz. IV e l'altro di Panther.

In realtà alcuni reggimenti disponevano di un solo Pz.Abt. dotato, in tutto o in parte, di StuG.

1945

A gennaio la superiorità russa era di 11 a 1 per la fanteria, 7 a 1 per i panzer, 20 a 1 per i cannoni; in totale, per le sole forze terrestri, 13 a 1.

La Germania disponeva ancora, sulla carta, di numerose divisioni, di cui 60 sul fronte occidentale; si trattava però di un numero fittizio, poiché le unità non erano che l'ombra di se stesse.

I soldati tedeschi erano un insieme di veterani, adolescenti, stranieri ed invalidi tanto che - a questo proposito, per restare sul solo fronte occidentale - furono numerose le unità formate da soldati affetti da varie patologie, suddivisi in base alle stesse.

Ciononostante - senza parlare delle enormi carenze di viveri e rifornimenti che si accentuavano ogni giorno di più - l'unica e forse ultima motivazione che dava ancora loro il necessario coraggio per continuare a battersi era la difesa del "sacro" territorio tedesco.

Per quanto riguarda i carri armati, poi, seppure quelli degli Alleati fossero tecnologicamente inferiori ai Panther ed ai Tiger I e II tedeschi, la loro superiorità numerica era tale da renderne trascurabili le perdite.

All'inizio dell'anno ogni Pz.Abt. aveva solo tre compagnie ridotte a 14 carri; agli inizi di febbraio la Wehrmacht disponeva, sul fronte orientale, di 32 divisioni tra Pz. e Pz.Gren., e 103 di fanteria, suddivise in maniera diversa nei vari settori dei G. d'A. ["Curlandia" (già "Nord"), "Nord" (già "Centro"), "Vistola" (nuovo), "Centro" e "Sud"].

Non si deve dimenticare però che gli effettivi erano fin troppo spesso ridotti a meno del 40% di quelli teorici del 1944: alcune Pz.Div. disponevano di *qualche* carro; i Pz.Gren.Abt. erano ridotti a livello di compagnie, se non di plotoni; i mezzi messi a disposizione variavano di volta in volta sia per quantità sia per tipo.

Un'ultima riorganizzazione, prevista per marzo, prevedeva che nei reggimenti carri un Pz.Abt. venisse sostituito da uno di fanteria meccanizzata, mentre gli altri due Pz.Abt. dovevano ristrutturarsi su due compagnie di Pz. IV e due di Pz. V.

In pratica, una Pz.Div. poteva disporre - nonostante l'aumento di veicoli ippotrainati (!) - dello stesso numero di camion dell'anno precedente, ma di soli 54 carri.

Anche il numero totale di uomini scese da 13.000 a 11.000 e veniva cancellata, sulla carta, ogni differenza tra le Pz.Div. e le Pz.Gren.Div..

I battaglioni Esploratori vennero ridotti a due compagnie motorizzate (su vetture Volkswagen) ed una dotata di autoblindo e semicingolati.

Il battaglione cacciacarri ebbe 11 StuG per compagnia e, al posto dei pezzi trainati, 9 semicingolati Sd.Kfz. 251/22 armati con il cannone Pak 40.

Gianpaolo BERNARDINI della MASSA

Bibliografia essenziale (per questo capitolo):

BAUER, E.	Storia controversa della 2 ^a Guerra Mondiale	DeAgostini, 1970
CARELL, P.	Operazione Barbarossa	Rizzoli SuperBUR, 2000
DEIGHTON, L.	La Guerra Lampo	Longanesi, 1981
DURSCHMIED, E.	Eroi per caso	Piemme, 2000
FULLER, J.F.C.	Le battaglie decisive del Mondo occidentale	USSME, 1988
LIDDELL HART, B.H.	Storia di una sconfitta	Rizzoli BUR, 1998

Durante l'anno in Gran Bretagna vennero costruiti circa 25.000 carri, e negli Usa più di 88.000 (di cui oltre 25.000 andarono agli Inglesi).

Il numero di carri pressoché completi o in fase di allestimento finale rinvenuto dagli Alleati a fine guerra nelle varie fabbriche fa pensare che vi fu indisponibilità di equipaggi e di carburante, più che di mano d'opera (nonostante l'aberrante pratica del lavoro coatto), di materiali od altro.

ATTI
della
“NOBILE SOCIETÀ HOSPITIENSE della DONAZIONE”
Un uomo chiamato Cavallo
(seconda parte)

«Lo pseudo Periandro» riprese Cozzani dopo aver constatato che nessuno lo interrompeva «si distende alquanto nella descrizione del rituale d'evocazione, che per altro segue pedissequamente quello del libro XI dell'Odissea, ambientato nel paese dei Cimmerii.»

Ovviamente lo conoscevano.

«L'antefatto, in breve, è questo: Manto, avvertita in sogno dal padre di evocare i morti, si recò in tarda età nell'isola al centro delle paludi del Mincio e cominciò con lo scavare una fossa lunga e larga un cubito, spargendovi intorno le offerte per i defunti: prima latte e miele, poi vino e per terzo acqua. Vi versò poi sopra della farina di orzo ed immolò ai defunti, dopo averli supplicati, una pecora ed un montone neri.»

«Signor Presidente. Da questo momento è lecito sollevare obiezioni?» tomò alla carica Varea. Guardai Cozzani che mi fece un impercettibile cenno di no. Lo ignori.

«È consentito.»

«Obiezione» si affrettò a dire Varea, «Nel racconto del relatore non vi è una briciola di storia, ma soltanto favole persino un poco trite. Non personaggi, non fatti, non uno straccio di documento. Propongo quindi di non perdere ulteriore tempo con il signor Cozzani e passare immediatamente all'estrazione del Socio incaricato.»

«Obiezione respinta!» ribattei «Nella relazione non è ancora comparso il nesso con il Cavallo di Troia, e questa Presidenza è curiosa di conoscerlo. Proceda, signor Cozzani.»

«Grazie, Presidente. Dunque le anime di donne, giovani, vecchi e guerrieri si affollarono intorno alla fossa dove erano state sacrificate le vittime, desiderose di berne il sangue.

«Riassumerò adesso brevemente.

«Per primi si fanno largo tra i defunti due eroi del ciclo tebano: Capaneo, che si lamenta ancora di essere stato ingiustamente folgorato da Zeus, perché, se fosse riuscito il suo assalto alla porta Elettra, la presa della città sarebbe avvenuta subito e tanti eroi non sarebbero caduti inutilmente; ed il tebano Polifonte, colui che difendeva quella medesima porta che Capaneo stava scalando, il quale condanna l'*ybris* dell'antico avversario ed afferma che, se non fosse intervenuto l'Olimpio, avrebbe ben saputo lui come rovesciare Capaneo dalle mura. Aggiunge poi che, come furono nemici in vita, la legge dell'Ade vuole che in morte siano destinati a procedere sempre insieme e a rinfacciarsi l'un l'altro le reciproche colpe.»

«Questa è una novità veramente interessante» commentò Amantigli, arcciando il naso come faceva quando portava gli occhiali prima di mettere le lenti a contatto, «In nessun altro mito di evocazione o di *nekyia* agli inferi, se ben ricordo, ho mai osservato tale caratteristica. Sembra quasi preludere al contrappasso dell'*Inferno*.»

«In effetti lei ha ragione, signore. E la peculiarità della presentazione è rafforzata dalle anime di Eteocle e Polinice e di Creonte ed Elettra che, dopo aver bevuto il sangue delle vittime, si presentano anch'esse in coppia e scambiano alcune battute con Manto sulle quali sorvolo.»

«Questa, dunque, avrebbe desiderio di vedere il padre Tiresia e lo invoca ad alta voce tra le ombre dei defunti. Le si fa innanzi, invece, Epeo.»

«Il costruttore del Cavallo!», esclamai.

«Alla buonora», aggiunse Civada sospirando, «Epeo ci rivelerà finalmente la rivoluzionaria versione sulla fine di Ilio promessa dal signor Cozzani.»

«Al tempo», lo raffreddò Cozzani, «Epeo nel racconto riveste una ben mediocre importanza, e serve all'autore soltanto per introdurre il personaggio chiave che lo accompagna in silenzio. In realtà Epeo pronuncia poche battute piuttosto scontate sul suo *nostos* e conclude lamentandosi che i suoi compagni dedichino poche offerte alle sue ceneri, che sono sepolte a Pisa.»

«Pisa in Toscana, giusto? Non la città dell'Elide», domandò Varea, che ricordava a perfezione le due versioni del mito: quella che voleva Epeo sepolto tra gli Ausoni e quella che lo faceva fondatore di Pisa.

«Esattamente. Ma adesso prego il Presidente ed i Soci di prestare la massima attenzione a quanto segue, poiché è a questo punto che la storia assume la svolta decisiva. Avverto inoltre il Congresso che, curiosamente, le anime dei defunti si

esprimono in esametri omerici e non in dorico come il resto del *Peri tôn mantéon*; e che pertanto cercherò nella narrazione di adeguarmi come posso allo stile. Preciso inoltre che ho potuto leggere l'episodio del Cavallo soltanto due volte, e la prima è stata dedicata alla sola traduzione. Successivamente, come potrete ben intuire, l'incunabolo mi fu tolto da Tejera Alberich. Pertanto non sono in grado di garantire l'accuratezza di tutti i particolari e dei singoli passi.»

«Proceda come le riesce.», dissi conciliante, «Non si trova di fronte ad un'accademia letteraria. A norma di regolamento invito tutti i Soci di ascoltare attentamente d'ora in poi quanto è oggetto dell'esposizione, e di intervenire soltanto per delle obiezioni sensate e costruttive.»

Nel silenzio generale, Cozzani riprese a narrare.

«Le ultime battute messe in bocca ad Epeo sono quelle in cui il personaggio esorta Manto a non prestare ascolto al suo oscuro compagno "propalatore di menzogne", alle quali la legge imposta alle ombre gli impedisce di rispondere personalmente. A queste parole la maga, incuriosita dalla situazione a lei ignota, e dal momento che non ha mai udito parlare nel mondo dei vivi di un rivale di Epeo, invita il taciturno defunto a dissetarsi alla pozza, perché possa rivelarle chi egli sia stato in vita, e la ragione per la quale è condannato nell'Ade a seguire sempre Epeo.»

«La storia è ben architettata dal punto di vista del *drama* e del *pathos*.», osservò Civada, rapito improvvisamente da un certo compiacimento estetico, «Il nostro autore mostra di intendersi alquanto degli artifici dell'arte poetica.»

Giudicai inopportuno il suo intervento e gli feci un severo cenno di tacere invitando allo stesso tempo Cozzani a proseguire nella sua storia.

«L'anima dunque beve il sangue delle vittime sacrificate alle divinità inferne ed inizia a parlare con voce flebile e fioca, dovuta al lungo mutismo a cui è stata costretta dai superbi Achei, i quali, concordi tutti nell'odioso inganno da cui sono irretiti i mortali, reclamano soltanto per loro la gloria di aver distrutto "Ilio dalle belle porte". In effetti, quasi a confermare le parole dello sconosciuto, una gran folla di guerrieri argivi con espressione truce si raduna davanti a Manto per poter bere e parlare, ma la maga li allontana con un suo incantesimo. Successivamente esorta il defunto a parlare senza timore, e questi si presenta.

"Dardano io fui, e figlio di Fereclo..."».

A quel nome, Fereclo, si mise improvvisamente in moto un tale *affaire* di dispute e discussioni mitologiche, che ci portò via almeno un quarto d'ora lasciandoci praticamente esausti; il che, con il senno del poi, avremmo potuto tranquillamente evitare se soltanto noi della Società della Donazione, (e mi metto io per primo), non fossimo così inclini alla più sottile dialettica anche nelle cose tutto sommato meno influenti.

Dunque, alla sola pronuncia di Fereclo «Cominciamo male.» pensai tra me «Costui non sa un fico di miti greci e dell'Iliade». Fereclo, nel ciclo troiano, era infatti un giovinetto compagno di Paride, ucciso subito dopo il duello tra questi e Menelao. Come poteva dunque, mi chiedevo, l'ombra dichiarare a Manto di essere il figlio di un guerriero tanto giovane?

Sarei dunque intervenuto volentieri, ma preferii attendere che Cozzani terminasse la sua recitazione.

«... Col padre costrussi la nera nave ed accompagnai Paride, caro ad Afrodite, a Lacedemone petrosa, dove concepì di rapir Elena. Di lui fui compagno e complice del ratto. E guadagnai così l'ira ch'ancor l'Atride mi porta e fu sventura ai Teucri.

"Poiché mia, mia soltanto, fu la colpa dell'incendio della superba Ilio e dell'orrenda strage dei figli di Priamo. Mia fu la causa di tanta rovina e non vanto né d'Odisseo caro ad Atena. né d'Epeo artefice che m'accompagna. Tutto un inganno fu quel ch'ì mortali credono: il Cavallo, Sinone, l'inganno."

«Obiezione, Presidente», reclamò acceso il Segretario Amantigli, «La relazione del signor Cozzani zoppica peggio di un trimetro giambico scazonte» (personalmente avrei evitato "scazonte", che già vuol dire zoppicante), «Il signor Cozzani ci sta spacciando, cambiato soltanto il nome, il vecchio mito del tradimento di Antenore. Una storia ben conosciuta a tutti e già diffusa da Ellanico, Servio e Ditti Cretese. Per tacere poi di Dante.». Quindi, tutto infervorato di sacro zelo culturale, mi prevenne anche sull'osservazione che avrei voluto avanzare circa Fereclo.

Non gli portai alcun rancore, poiché i dibattiti ai nostri Congressi non sono una semplice gara di cavillosità per ben figurare davanti agli altri. Ero piuttosto curioso di sapere quale argomento avrebbe addotto Cozzani. Comunque dovetti prima risolvere una questione di regolamento.

«Signor Amantigli, lei sa bene che non si possono presentare contemporaneamente due obiezioni. Intende forse riunirle in una sola?»

«Una sola, articolata in due momenti», rispose Amantigli, «e precisamente che mi si risponda sul mito di Antenore che qui sembra ripreso e sul fatto che Fereclo, morto giovinetto, non poteva avere un figlio di età adulta.»

«Obiezione accolta. A lei la parola, Cozzani.»

L'uomo non dimostrò alcun imbarazzo; sembrava piuttosto aver l'aria di uno stoico che sopporta serenamente quanto il fato ha preparato per lui. Tuttavia, il timbro di voce due ottave sopra il normale testimoniava che stava per perdere la pazienza.

«Signore», rispose, «come può anche soltanto sospettare che io ignori simili particolari così risaputi? E che cioè il nome di Fereclo compaia nell'Iliade, per la precisione, nel libro V, 59, e che il personaggio muore ancor giovane trafitto all'inguine dalla lancia di Merione? Se mi permette "*Qui non si canta al modo delle rane*", per richiamare Cecco, ed io non sono il primo ignorante che passa per caso. In questa circostanza sono io a ritenermi offeso, e pretendo le scuse del Socio.»

«Appello regolamentare!» sbottò per tutta risposta Amantigli.

«Accolto.», dissi. E mi toccò poi spiegare a Cozzani che l'appello regolamentare fa parte dei diciassette specifici modi di intervento elencati nella regolamentazione dei Congressi, ed è contemplato all'articolo 171. Il relatore non può pretendere le scuse di uno o più soci della Commissione esaminante, poiché questa ha il compito rigoroso di demistificare il falso storico in discussione e non le si possono imporre limiti nella sua ricerca. Inoltre, essendo Cozzani un esterno, aggiunti che il Congresso non poteva essere a conoscenza dei suoi requisiti culturali, e dunque era assolutamente lecito avanzare ogni sorta di dubbio sulla sua reale conoscenza della storia. Dubbio che, al contrario, sarebbe futile se rivolto ad un Socio effettivo, la cui competenza è ben sperimentata, altrimenti non sarebbe Socio. Per tali motivi, la richiesta di scuse da parte del relatore era rigettata.

Amantigli fu soddisfatto. Cozzani invece, contrariato, attese che io gli dessi di nuovo il permesso di parlare.

«Presidente», esordì, «Voglio avanzare una precisazione circostanziata, e mi auguro proprio che venga recepita come definitiva dall'Assemblea.» Il termine "precisazione circostanziata" non era compreso tra i diciassette previsti, ma per pura misericordia non volli opporre a mia volta l'"Appello regolamentare", e nessun altro lo fece.

«La maggior parte delle obiezioni che mi sono state rivolte fino a questo momento sono del tutto fuori luogo oltre che irritanti. Il Congresso misura il contenuto della mia narrazione sulla scorta del mito tradizionale e dell'Iliade, senza che io gliene abbia mai dato adito di farlo. Al contrario, io ho chiesto di intervenire come latore di una novità rivoluzionaria nel campo delle conoscenze acquisite sulla caduta di Troia, con nomi e vicende del tutto sconosciute; è dunque palese, e dovrebbe essere ormai chiaro a tutti, che quanto affermo è in contrasto con ciò che è consolidato e banalmente risaputo. Non perché, come si pretende di insinuare, io sia digiuno dell'argomento, ma semplicemente perché io lo trascendo.»

«Affermare dunque che la vicenda narrata dal defunto nel *Peri tôn mantéon* assomigli al mito di Antenore è gratuitamente arbitrario. Ed oltre a ciò, consentitemi, la tesi è tutta da dimostrare, in quanto io non ho ancora esposta tutta la storia nella sua completezza. Quanto a Fereclo, persino i bambini sanno che il mito ce lo mostra compagno giovinetto di Paride e costruttore della nave con cui quello rapisce Elena. Omero narra che è ucciso in giovane età nella cruenta battaglia che si scatena alla fine del duello tra Paride e Menelao. Ma Periandro non dipende affatto da queste fonti, e ciò non può essere addebitato a me. Il Fereclo, al quale qui si dà francamente troppa importanza, appare qui di sfuggita come padre del personaggio narrante e, come vedrete se riuscirò mai a terminare la mia storia, gli destina anche una diversa sorte. E dunque? Io non posso basare la relazione della mia scoperta soltanto sul dovere di compiacere la conoscenza mitologica e filologica del Congresso, altrimenti in che consisterebbe la straordinaria scoperta che ho promesso? Prima dei vostri interventi mi sono semplicemente limitato a citare a memoria otto versi del *Peri tôn mantéon* e mi siete testimoni di quale insulso dibattito ne è scaturito. Penso dunque che continuando così non riuscirò mai ad arrivare al vero scopo della mia relazione.» Scese il silenzio e tutti guardarono Amantigli in attesa della sua prossima battuta.

«Il Congresso è pregato di tener conto delle spiegazioni addotte dal relatore», conclusi. E immediatamente dopo aggiunsi: «Prosegua pure nella sua citazione, signor Cozzani.»

«*Xantippo fu il mio nome, inclito nell'arte dell'ascia e della pialla, e fui fratello di Perimede ippodámoio, amelates nella battaglia sanguinosa di Paride dalle belle membra. Suo doryphóros io fui*... »

Stavolta fui io ad intervenire per non lasciarmi rubare la battuta da altri:

«*Ippódamos* "domator di cavalli" come Ettore, lei dice. Mi sembra ridicolo, signore. E per giunta quell' *amelates*, cioè "auriga" del carro da guerra di Paride. Paradossale! Le faccio notare che quanto riferisce contrasta ancora una volta con l'Iliade, nella quale Paride non compare mai né combattere né spostarsi su un carro. Inoltre Omero, o chi per esso, è sempre molto preciso nel citare i nomi degli aurighi e dei *doryphóroi*, ovvero gli "scudieri" degli eroi. Infine, se non erro, il nome di Perimede non esiste fra i troiani dell'Iliade; compare invece soltanto nell'Odissea tra i compagni dell'eroe nell'isola di Eéa.»

«Ribadisco per l'ennesima volta, signor Presidente: non sono uno scolareto che sta riassumendo l'Iliade.» fu la secca risposta di Cozzani.

Mi accorsi troppo tardi di aver contravvenuto a quanto avevo appena raccomandato al Congresso un istante prima. Mi morsi la lingua, ma era ormai troppo tardi. Maledetta fretta! Invitai perciò Cozzani a riprendere la citazione dei versi senza tener conto del mio intervento. Il relatore tornò a parlare con un'espressione di placido trionfo sul volto.

«...*Doryphoros* io fui del mio signore, e col mio scudo lo difesi quand'egli, tendendo l'arco di como, saettava morte fra i cotumati Achei. E nella sua casa vissi insieme al fratello ed al padre, accanto ad Elena dalle bianche braccia, non come servi, ma da compagni fraterni.»

«Quando gli Achei dai bronzei cotumi tirarono a secco le navi là, lungo la riva del *polyphlósboio* (lungirisonante) mare...» e qui non posso continuare nella citazione letterale, poiché, perdonate, mi fallisce la memoria.

«Prosegua pure in prosa.», dicemmo quasi all'unisono io ed il segretario che registrava la relazione. Cozzani non se lo fece ripetere, né gli altri due soci ebbero nulla da ridire. Io però mi sentii in dovere di aggiungere: «L'ammonisco però una seconda volta di evitarci la traduzione dal greco dei termini che cita come se fosse davanti ad una classe di dannati ginnasiali. O li esprima soltanto in greco, oppure li esponga in italiano. Sarei oltremodo stupefatto se qualcuno di noi non conoscesse a memoria l'Iliade nella lingua originale.» Cozzani fece con il capo un cenno di assenso e continuò:

«Non accadrà più, Presidente. Dunque il nostro Xantippo, al sopraggiungere della spedizione, fu invitato da Laocoonte, sacerdote del possente Signor delle Nereidi Poseidone, a scolpire nel legno un'offerta gradita all'Enosigeo: per la precisione un cavallo di proporzioni naturali, memoria del dono che il dio aveva fatto agli ateniesi e al quale essi avevano preferito l'ulivo di Atena. Il voto richiesto dal sacerdote voleva ricordare alla divinità che le mura di Ilio, adesso in pericolo, erano pur state costruite da lui ed Apollo per il re Laomedonte. E se questi poi non li aveva ricompensati per l'opera, suscitando il giusto sdegno di Poseidone, la sacra offerta dell'effigie dell'animale a lui caro avrebbe calmato la sua ira e lo avrebbe fatto passare dalla parte dei Teucri, affinché le mura dell'alta Troia, da lui erette, non fossero profanate ed abbattute dagli Achei. Quanto al fatto che Laocoonte si rivolgesse proprio a Xantippo per l'opera d'arte da eseguire, suppongo che la sua fama di artefice, oltre che di coraggioso guerriero, fosse universalmente riconosciuta in Troia.»

«E non mi stupirei se fosse stato il medesimo Paride, suo amico d'infanzia, a suggerirgli il nome. Le cose probabilmente andavano così anche allora.», commentò divertito Civada, ma io lo invitai a tacere, dal momento che l'osservazione non era pertinente e non faceva che interrompere l'attenzione dovuta alla relazione. Cozzani mi ringraziò, aggiungendo tuttavia che certe osservazioni gli potevano riuscire anche gradite, poi tacque un istante per riprendere il filo del discorso.

«Cinque anni impiegò Xantippo a scolpire il cavallo, un tempo singolarmente lungo, che egli per altro giustifica in tre modi: sia con la difficoltà di procurarsi il legno di cedro dall'*Ida selvoso* a causa dell'assedio; sia con le ripetute battaglie in cui egli scendeva, insieme al fratello auriga, come scudiero di Paride; sia con il grande impegno profuso nella realizzazione di un'opera degna del dio. Aggiunge anche che più copie ne fece e le bruciò perché giudicate imperfette. Quel che importa però è che il suo annoso lavoro di artefice divenne tanto noto al popolo che, a partire dai più giovani e buontemponi, i teucri un po' per gioco, un po' per ammirazione, presero a chiamarlo *Xilippo* anziché Xantippo, storpiandone volutamente il nome.»

«Plausibile, perbacco!», tuonò Varea, eccitato come un bambino sotto l'abete con i regali, «Plausibilissimo, signore. *Xylon*, "legno", un gioco di parole molto interessante. Da Xantippo, "cavallo fulvo" a Xilippo, "cavallo di legno" il passo è breve. Bella trovata, quella della corruzione popolare del nome, devo dire. Ma mi dica, Cozzani, è questo personaggio il "cavallo di legno" di cui vuole parlarci?»

Al nome di Xilippo io rimasi in verità molto più freddo di Varea, e l'unica cosa che lì per lì mi venne in mente fu soltanto il titolo del vecchio film "Un uomo chiamato cavallo". Così mi scappò da ridere e dovetti spiegarne il motivo al resto dei soci. Allora tutti, tranne Cozzani che rimase palesamente seccato, scoppiammo in una risata fino alle lacrime, che non ci fece certo onore. Cosa volete, siamo fatti così. Forse troppo seriosi e compunti per sorridere anche alle più raffinate battute di spirito, siamo però capaci di smascellarci come ragazzini a quelle più idiote.

In qualità di Presidente avevo comunque l'obbligo di smorzare sul nascere l'ilarità generale. Sapevo infatti per esperienza che, se non si tengono ben saldamente le briglie dei dibattiti durante i Congressi, questi rischiano di diventare una conversazione generale e di divagare sul tema, snaturando quindi la loro funzione originale di produrre dei credibili falsi storici. Non potevo permetterlo, e perciò, richiamai i Soci ad un comportamento più consono ed invitai Cozzani a proseguire senza tenere conto della dell'interruzione. Questi si rivolse direttamente a Varea.

«In effetti, signore, la sua domanda coglie nel segno. Xilippo è esattamente il Cavallo di legno di cui intendevo parlare. Ma mi lasci procedere poiché le assicuro che la parte più interessante della storia non è ancora venuta.»

«Quando dunque "Xilippo" ebbe terminato l'opera, questa venne portata dalla tettoia dove aveva lavorato, che si trovava a ridosso delle mura presso la salita della Porta Occidentale, verso il tempio di Poseidone. Tuttavia, mentre gli uomini arrancavano spingendo sui rulli il pesante cavallo con Laocoonte in testa, ornato dall'infula del dio, Cassandra si fece loro

incontro indossando le sacre infule di Apollo *dall'arco d'argento*, del quale era sacerdotessa, ed intimò alla processione di arrestarsi. Non al tempio di Poseidone dovevano condurre l'offerta – intimò – e neppure al Palladio di Atena *glaukoópis*, entrambi fieramente avversi alla genia di Priamo; bensì al tempio di Apollo, affinché benigno continuasse a difendere le sorti dei discendenti di Troo ed allontanasse i Danai dalle foci dello Scamandro e del Simoenta.»

«A questo punto», proseguì Cozzani di fronte ad un pubblico ora singolarmente muto ed affascinato, «si verifica un alterco tra Laocoonte e Cassandra, concluso con l'assalto dei due serpenti Porcete e Caribea che, usciti dal recinto sacro del tempio di Poseidone, lo stritolano insieme ai figli.»

«Dunque la morte di Laocoonte è collocata da Xilippo cinque anni prima della tradizione, ed in tutt'altro contesto.», intervenni mentre dentro di me rimuginavo con un certo rammarico che Cozzani mostrava di conoscere anche il nome dei due mostri: cosa poco comune anche tra gli uomini di media cultura, dal momento che questi compaiono soltanto nel *Deipnosophisti* di Ateneo, un'opera non troppo nota.

«Esatto», rispose, «e l'orribile fatto che atterrì l'intera città fu attribuito da Cassandra all'ira del dio, il quale era tanto sdegnato con i discendenti di Laomedonte da rifiutare qualsiasi supplica dei cittadini e ne aveva già deciso la funesta sorte. Il cavallo di Xilippo fu dunque posto come voleva Cassandra davanti alla cella di Apollo affinché fosse lui a proteggere le mura di Troia.»

«Ma proprio a questo punto si colloca la seconda parte della narrazione. Quella nella quale si rende conto di come Xilippo (d'ora in poi lo chiamerò così) abbia tradito Troia, causato la rovina della stirpe di Dardano, e generato in un certo senso la falsa versione sul Cavallo diffusa dagli Atridi.»

«Dunque ho già riferito che il nostro scultore del cavallo, insieme al fratello Perimede ed al vecchio padre Fereclo, viveva nella casa di Paride ed ogni giorno aveva dunque occasione di vedere Elena *dalle bianche braccia*. Più o meno al tempo del prodigio dei serpenti, accadde l'arcinoto episodio dell'uccisione di Corito, che era accorso a difendere la città, e che fu trafitto per gelosia dal suo stesso padre Paride. Questi – ma è soltanto una mia considerazione personale – doveva essere al corrente che Elena, come aveva stregato lui, era per la sua bellezza concupita da altri uomini, e pertanto aveva sviluppato un carattere maniacale e sospettoso.»

Cozzani si fermò un istante poiché il cuoco e l'aiuto cuoco della Luna si erano seduti alle sue spalle per assistere alla seduta in attesa di riaccendere i fuochi per la cena. Cozzani, voltatosi al rumore delle sedie spostate, fece loro un cenno di saluto. Noi della Società, al contrario, rimanemmo come al solito impassibili di fronte al nuovo pubblico.

«La storia a questo punto si complica», riprese Cozzani dopo la breve pausa, «in quanto Xilippo narra di essere stato a sua volta colto da passione verso Elena *Dis ekegayia* e di essersene invaghito perdutamente.»

Notai con soddisfazione che Cozzani aveva smesso di tradurci dal greco gli aggettivi omerici. A questo punto però ci fu una nuova contestazione di Civada.

«Dopo cinque anni in cui era convissuto nella medesima casa? Un po' improbabile, signore.»

«Una tale obiezione dovrebbe essere rivolta a Xilippo, non a me», rispose con prontezza Cozzani, «lo, l'ho ripetuto ormai fino alla nausea, mi limito soltanto a narrare ciò che ho letto. E d'altra parte Ovidio, nel *Metamorphoseon libri XV*, come lei ben sa, è ricco di esempi simili.»

Civada acconsentì e tacque.

«Dunque Xilippo narra che, sebbene si fosse sempre comportato castamente con Elena *panyýpeplos*, senza dare alcun motivo di scandalo al marito, Paride si accorse dagli sguardi e dagli atteggiamenti della sua insana passione, e scacciò dalla sua casa lui e Perimede (il vecchio Fereclo era nel frattempo morto), che dovettero rifugiarsi presso Deifobo.»

Io riflettevo sul perfetto uso omerico degli appellativi di Elena "lungo peplo", quando improvvisamente intervenne Amantigli.

«Il medesimo Deifobo, fratello di Ettore e Paride, che nell'Iliade uccide Ipsenore ed Ascalafo, ed a sua volta è ucciso da Menelao, come è narrato nel libro VI dell'Eneide?», domandò.

«Certamente sì, anche se qui non compare come futuro marito di Elena secondo il ben noto mito accettato da Virgilio.»

«Negli anni successivi», proseguì Cozzani senza riprendere fiato, «Xilippo, rimase il fedele scudiero di Paride, ed anche Perimede continuò ad esserne l'auriga, fino a quando non fu ucciso da Menestio, figlio di Areitoo, a sua volta poi trafitto da Paride Alessandro.»

«Ricordo al Congresso, se mai ce ne fosse bisogno, che l'episodio della morte di Menestio è effettivamente presente nell'Iliade al libro VII, 8-10. Salvo che non vi si parla della precedente morte di Perimede.»

Naturalmente tutti e quattro ricordavamo i versi in questione, ma mi parve inopportuno pretendere ulteriori scuse al narratore. Mi limitai dunque a dire: «Signore, la esorto di nuovo a non dubitare della nostra conoscenza dell'Iliade ed a proseguire con ordine.» Devo dire comunque che Cozzani se la cavò assai bene nella risposta:

«Mi rammarico di quanto ho detto, signori. faccio però presente che, in quanto estraneo alla Società della Donazione, non posso essere informato della vastità della cultura classica dei suoi membri.»

«Continui pure, Cozzani, la prego.», intervenne Varea. Non avevo mai udito l'espressione "la prego" uscire dalla sua bocca, e pensavo sinceramente che non l'avrei udita mai.

«Nei cinque anni che seguono, la passione di Xilippo per Elena continuò a divampare, ingigantita dalla proibizione di vederla e di starle accanto. E in modo parallelo alla passione cresceva anche l'avversione verso Paride, sebbene continuasse a difenderlo devotamente in battaglia non tanto per dovere, quanto per un forte istinto di lealtà verso Troia. Istinto che, tuttavia, sarebbe andato assai scemando, come capirete facilmente tra pochi istanti.»

«Il racconto adesso si sposta a dopo la morte di Ettore ed al riscatto del suo corpo, ovvero a ciò che è contenuto nel libro ventiquattresimo dell'Iliade, riveduto e corretto da Periandro. Xilippo riferisce a Manto di aver accompagnato in qualità di araldo il *ghéron* Priamo nel campo degli Achei...»

«Nell'Iliade l'araldo che accompagna Priamo è però Ideo, come è specificato in XXIV, se non erro versi 235 e 470.», osservai.

«Lo so bene, Presidente, ma nell'opera pretende di esserlo lo stesso Xilippo. Io non posso farci nulla, se voglio essere fedele al racconto.» Annuii.

«Mentre questi, con l'aiuto di Ermete, riportato anche da Omero, si abboccava con Achille, il narratore afferma di essersi incontrato fortunatamente con Epeo. Il quale, dopo averlo minacciato con la spada credendolo una spia, iniziò a conversare con lui.»

«Alla buon'ora», esclamò Varea, «finalmente il relatore ci svelerà come e perché i due personaggi sono compagni nell'Ade.»

«Non intervenga inutilmente esprimendo le sue considerazioni personali», lo ammonii.

Cozzani ci ignorò entrambi e proseguì come se nulla fosse: «Dopo aver rivelato ad Epeo il suo nome ed il suo *soprannome* derivato dall'aver scolpito il Cavallo offerto ad Apollo, questi gli domandò se Elena fosse davvero così bella come si diceva tra i Danai.»

«Segue adesso un breve dialogo tra i due, abbastanza interessante per l'economia della storia, in cui Xilippo confida all'artefice argivo la sua bruciante passione per la stupefacente bellezza di Elena ed il suo colpevole odio verso Paride per il possesso della donna. Dialogo al quale, vi prego di notar bene, assiste anche Odisseo, accorso dal campo degli Itacesi alla tenda di Achille perché avvertito dalla Fama che lì vi era anche Priamo. Concluso il riscatto, Xilippo tornò a Troia con Priamo ed il cadavere di Ettore. Successivamente però, dopo la morte di Achille per mano di Paride, che lui dice di aver difeso valorosamente dall'assalto di Aiace, tornerà segretamente almeno due altre volte al campo acheo per altri colloqui. Ma il motivo di tale discutibile scelta, al limite del tradimento e dell'intesa con il nemico, purtroppo non viene affatto spiegato.»

«Obiezione, Presidente.», disse Varea alzando la mano, come quando a scuola si chiede la parola al professore, «Il relatore non può cavarsela con quel "motivo non viene affatto spiegato". Ha il dovere di illustrare una storia convincente e particolareggiata, non fondata sul nulla proprio in un punto chiave come questo a cui è arrivato.»

Cozzani, praticamente, non aspettò nemmeno il mio giudizio sull'ammissibilità dell'obiezione, e ruggì. «Signore! Lei ha l'abitudine di interrompermi per questioni ininfluenti alla storia che sto esponendo. Nelle opere antiche non si va certo a disquisire sulla coerenza e sul rapporto tra la causa ed effetto o tra gli antecedenti ed i conseguenti, altrimenti avremmo gettato al fuoco da secoli L'Iliade, l'Odissea e l'Eneide. Ribadisco che io non mi permetto di aggiungere congetture personali per abbellire la narrazione. Avrei potuto ad esempio affermare che la pergamena dell'ignoto copista da cui è stato stampato il volume era mancante di alcuni versi nei quali qualche personaggio acheo invitava il troiano a ripresentarsi al campo. Ma sono tanto onesto da riconoscere che il racconto di Xilippo in questo punto è manchevole, senza aggiungere altre considerazioni soggettive ed estranee. Se la prenda dunque con Periandro e non con me.»

«Ritiro l'obiezione. La risposta è esauriente.»

«Il contenuto di queste visite viene spiegato dalle parole di Odisseo e Menelao che Xilippo riferisce a Manto. Il succo del discorso, avvenuto nella tenda di Menelao, è il seguente: Odisseo (riprendendo il tema del sogno di Agamennone del libro II dell'Iliade), annuncia a Xilippo che i Danai sono stanchi ed esacerbati dalla guerra decennale. Gli Atridi adesso non vogliono più la distruzione della città, giudicata impossibile; ma Menelao desidera soltanto due cose: uccidere Paride e riavere Elena. E una volta riavutala, aggiunge Menelao "caro ad Ares", afferma di non nutrire certo la minima intenzione di vendicarsi

legittimamente su di lei (sarebbe già stato placato dal sangue di Paride). Dal momento che essa è figlia di Zeus, e pur sempre sorella della nuora Clitemnestra, si accontenterebbe di ripudiare l'antica sposa alla presenza di tutto l'esercito acheo, e di lasciarla concubina del primo uomo che la pretenda per sé. Quanto poi a Paride, la sua morte gli renderebbe soddisfazione anche della mancata *aristia* del troiano durante il duello avuto con lui, quello del libro III dell'Iliade.»

«Ad esempio la darebbe a Xilippo, se sto capendo qualcosa della storia.», mormorò Amantigli, appoggiando il mento sul palmo e sporgendosi sul tavolo come fa chi ascolta attentamente. Cozzani sorrise:

«Proprio così, signore. Ed adesso conosceremo, insieme a Manto, anche la rivelazione dell'infame inganno che i Danai, su consiglio di Epeo, ordiscono ai danni del troiano. Ancora soltanto un poco di pazienza.»

«Dunque Epeo, destinato per questa sua colpa a vagare eternamente accanto a Xilippo, gli propone di aprire nottetempo le porte Scee per permettere a Menelao, Odisseo, Diomede e Filottete, di entrare nascostamente in città, uccidere Paride con le frecce di Eracle in possesso di Filottete come vuole la profezia di Calcante, e rapire non il Palladio, come vuole il mito, ma Elena “dalle bianche braccia”. Facendo così, egli salverà la “priameia” città dalla distruzione, farà vendetta di Paride Alessandro che l'ha cacciato con il padre ed il fratello dalla sua casa, ed otterrà la donna amata.»

Mentre meditavo velocemente e quasi mi perdevo dietro alle coincidenze tra la storia di Cozzani ed i miti della *Iliou Pérsis*, in quanto Paride Alessandro secondo la tradizione fu effettivamente ucciso dalle frecce di Filottete, il relatore proseguì nella sua stringente narrazione:

«Xilippo, temendo forse vagamente un tranello a suo danno, pose due condizioni alla proposta: che prima dell'esecuzione del piano la flotta achea lasciasse la pianura di Troia e che una sola nave, quella che avrebbe portato i quattro rapitori di Elena, si nascondesse dietro l'isola di Tenedo ed approdasse di notte. In secondo luogo, afferma che per lui sarebbe impossibile aprire le porte Scee, sempre guardate dalle sentinelle anche in periodo di pace; avrebbe invece aperto uno spiraglio in quella occidentale delle mura, la più vicina alla cinta interna di Pergamo ed alle case di Paride. Questa, essendo più piccola e meno importante delle porte Scee, era sempre incustodita e non era nemmeno sovrastata da una torre con sentinelle notturne.»

«Che mi venga un colpo!», sbottò a questo punto Civada con il suo solito fraseggio colorito, «Omero cita soltanto le porte Scee, quelle orientali e mai una seconda porta ad occidente. Questa è stata scoperta soltanto da Schliemann nel 1879. Come può Xilippo descriverla?»

«L'obiezione è sensata», dissi, «Risponda.»

«Non mi sembra affatto difficile trovarne la spiegazione. Il narratore, chiunque sia, Periandro o chi per lui, vive nel IV – III secolo a.C. ed ha una cognizione molto precisa delle rovine di Ilio, che all'epoca dovevano essere ancora ben visibili. Non è dunque un noioso ripetitore di Omero; come, per altro, tutta la vicenda di Xilippo non è un centone di miti precedenti. Infine, e sono persino annoiato nel ripetere un concetto tanto ovvio, io mi attengo a quanto ho letto, e non parlo per compiacere un dotto pubblico. Altrimenti, avrei semplicemente detto che Xilippo aprì le porte Scee senza ricevere obiezioni.»

Io volsi lo sguardo a Civada che fu soddisfatto dalla risposta, e ridiedi la parola a Cozzani.

«Non c'è dubbio che Xilippo abbia voluto assicurarsi, con la richiesta dell'allontanamento preventivo dell'esercito argivo, delle buone intenzioni dei suoi interlocutori. I quali acconsentirono di buon grado alla sua richiesta e prestarono i più sacrosanti giuramenti, chiamando a testimonia anche Calcante, che per loro la caduta della rocca di Priamo ed il saccheggio dei suoi tesori, dopo tanti lutti subiti dagli Achei, una volta soddisfatto l'onore di Menelao, non destavano più alcun interesse.»

«La storia si avvicina alla triste conclusione, che porta al sacrificio non voluto di Troia. Il giorno precedente alla data convenuta, la flotta argiva salpa al gran completo; ma non alla volta della patria, come i principi hanno fatto credere all'ingenuo Xilippo, bensì facendo rotta su Tenedo, dietro alla quale si nasconde. La narrazione si dilunga per una mezza dozzina di versi descrivendo il grande tripudio fra i troiani ed i ripetuti sacrifici agli dèi. Nella notte convenuta la nave sbarcò come pattuito la pattuglia dei rapitori – Epeo, Odisseo Menelao, Diomede e Filottete –, e Xilippo dischiuse la Porta Occidentale. Senza avvedersi però, a causa delle tenebre, che l'intero esercito acheo stava sbarcando in silenzio e si dirigeva alla Porta Occidentale. Quando ebbe condotto i nemici alla stanza di Paride, e questi fu addirittura inchiodato al talamo da una freccia scoccata da Filottete, Elena emise alti ululati di raccapriccio e di terrore alla vista di Menelao, ma già la sua voce era soffocata dalle grida trionfanti dei Danai entrati in città. Queste grida furono l'ultima cosa che Xilippo udì da vivo, poiché Epeo, alle sue spalle, lo trafisse alla nuca con la propria lancia, facendogli uscire dalle fauci aperte il bronzo della cuspide, cadere a terra gli occhi fuori dalle orbite e schizzare tutti i denti dalle gengive.»

«I soliti particolari grandguignoleschi tanto cari al buon vecchio Omero» commentò affettuosamente Amantigli, come se Omero fosse suo nonno.

«Così Xilippo, o se preferite Xantippo, conclude la sua vicenda con poche note che comprendono in tutto, se ricordo bene, ventiquattro versi. Dopo il saccheggio, di Troia i capi degli Achei a convegno stabiliscono che la divulgazione della caduta dell' "alta Troia" 'per mezzo di un traditore dardano, a sua volta ignobilmente ingannato dopo sacri giuramenti, appannerebbe la loro gloria ed il loro onore. Epeo propone allora, ispirandosi al soprannome di Xilippo, di tramandare ai posteri la versione del grande Cavallo di legno da lui scolpito e introdotto in Troia con il ventre ricolmo di scelti eroi. Così la grande menzogna, sostenuta indistintamente da tutti i re argivi, diventerà tema dei poeti. Ma gli dèi dell'Olimpo puniranno i rei di spergiuro e di tradimento della parola data in loro nome, sicché a nessuno di loro concederanno un tranquillo ritorno in patria ed una vecchiaia serena, tranne a Nestore di Pilo, che, ferito in battaglia e languente nel suo padiglione, per questo motivo non aveva partecipato ai sacri giuramenti.»

«Qui, signori, finisce bruscamente la storia. Della conclusione della *Nékylia* di Manto non si fa alcun cenno ed il libro di Periandro passa bruscamente alle divinazioni di Melampo per concludersi con i Bacidi di Beozia.»

A questo punto accadde qualcosa di straordinario. In mezzo al silenzio generale si udì un singolo e discreto battimano. Era Varea, che con un largo sorriso dimostrava pubblicamente la sua approvazione. Civada, dal canto suo, prese la parola e aggiunse: «Signor Cozzani. Lei mi è testimone che io e gli altri membri della Società della Donazione abbiamo tentato in tutti i modi di contestarla e di confutare la sua storia in nome dei nobili principi cui si uniforma il nostro statuto: e cioè che i falsi storici sottoposti al giudizio del Congresso siano assolutamente credibili e condivisibili anche da chi, come noi, ha dedicato tutta la sua vita allo studio della storia. Ma perché la sua relazione risulti avere tutti i requisiti richiesti le pongo un'ultima, essenziale, domanda: quale prova ci può fornire della veridicità della sua storia, affinché non appaia chiaro che è tutta un'invenzione? Perché a me personalmente, alla Presidenza ed agli altri Soci non basta di certo che lei affermi di aver tratto la sua relazione da un fantomatico e sconosciuto incunabolo del quindicesimo secolo. Se lei riuscirà a portare una prova certa dell'esistenza di Xantippo e della sua straordinaria storia, sarò io il primo a proporre al Presidente Trevo la sua iscrizione, per merito, alla nostra Nobile Società.»

Dentro di me decisi che quella era la seduta più surreale dalla sua fondazione, avvenuta il 3 ottobre 2009. Civada, che, insieme a Varea, era stato il più acceso contestatore della relazione di Cozzani, si era permesso di applaudire e di proporlo all'Assemblea del Congresso addirittura per la sua iscrizione alla nostra Società. Ed entrambi mostravano nei riguardi di un estraneo non solo una succube e calorosa simpatia, ma addirittura l'infervorato entusiasmo dei neofiti di una religione.

Dire che ne rimasi sbalordito non renderebbe l'idea, ma un tale enorme contrasto con lo Statuto fondativo, che chiudeva a chicchessia l'accesso al numero originario dei quattro Soci Fondatori, non poté passare sotto silenzio; e si accese subito una discussione che non sto a rammentare, con obiezioni e contro obiezioni, dichiarazioni e contro dichiarazioni, deduzioni e contro deduzioni, eccezioni, appelli, precisazioni, mozioni di regolamento e richieste di messa a verbale. Insomma: tutta quella complicata casistica sulla tipologia degli interventi che avevamo accuratamente classificata e che costituiva la delizia della nostra arte di confutarci l'uno con l'altro e del nostro gusto dialettico di discutere sulle sottigliezze anche più inverosimili. Ma in quella circostanza, dovete ammetterlo, non si trattava di un gioco di intelligenze, poiché di bisogno di discutere ce n'era parecchio.

La faticosa disputa ci vide alla pari fra pro e contro l'ammissione di Cozzani. Varea e Civada erano naturalmente a favore; io ed il segretario Amantigli, contro. Per evitare la parità perfetta, però, lo Statuto prevedeva che il voto del Presidente valesse per due, ed al momento, dunque, la mozione di Varea e Civada risultava minoritaria. Stavo dunque per annunciare il responso inappellabile, quando Cozzani intervenne amabilmente, come se fosse stato all'altro capo del mondo mentre ci azzannavamo:

«Signori, suvvia, perché discutere con tanto accanimento e procedere immediatamente ad una votazione? In fondo io non ho ancora risposto alla richiesta del Socio Civada, e mi sembra prematuro disputare su una questione prima che io fornisca la prova definitiva. Potrei essere tanto poco convincente nella risposta che i Signori Civada e Varea si sentano in dovere di ritirare la loro mozione a favore del mio ingresso nella Società.»

Il discorso parve sensato a tutti e la parola fu data di nuovo a Cozzani.

«Dunque, signori, mi proverò a convincervi come mi riesce. Suppongo che tutti siate al corrente ben più di me che Ilio era una città hittita, un dei regni vassalli di Hattusas, e che il suo nome in quella lingua suonava *Wilusas*, che ha molte attinenze lessicali con la *Illos* di Omero.»

«Basta togliere la W iniziale, che corrisponde al digamma già caduto in disuso nell'ottavo secolo a. C.; sostituire la a della desinenza *sas* con l'omicron greco (infatti le vocali hittite, come è certamente noto ai Soci, erano solo quattro e non comprendevano la o), ed ecco apparire *Illysos*, - quindi, con la caduta del sigma intervocalico - *Illyos*, e infine *Illos*.»

Assentimmo in attesa di dove Cozzani volesse condurci con il suo discorso: fino a quel momento aveva proferito infatti soltanto delle ovvietà più che banali.

«Permettetemi ora di chiedervi se avete letto tutti il volume di Ernesto Roli del 2005, quello della Palombi intitolato, se ricordo bene, *La caduta dell'impero ittita e la guerra di Troia. Omero nell'Egeo*.»

A quella domanda ci fu una certa esitazione fra di noi. Eravamo infatti soliti passarci i libri l'un l'altro per abbattere le spese di acquisto. Io l'avevo letto in un giorno e mezzo, giusto il tempo medio per noi di affrontare ed assimilare una pubblicazione, ma mi ero dimenticato di prestarlo agli altri Soci. Amantigli in particolare, con il quale avevo maggiore confidenza, mi fulminò con uno sguardo obliquo. Perciò dovetti intervenire confessando che soltanto la Presidenza era al corrente dell'opera, e che comunque personalmente disapprovavo l'identificazione che l'autore fa di Troia con Hattusas nei pressi del fiume Halys, ipotizzando che i poemi omerici siano la sintesi di due diverse spedizioni micenee: una contro Ilios – Wilusas, e una contro Troia – Hattusas.

Mi dispiacque parecchio di aver fatto fare una così magra figura alla Società di fronte ad un estraneo; ma d'altra parte, al di fuori della concordata falsificazione di avvenimenti storici, l'onore e la sincerità erano le colonne portanti della nostra Associazione, e perciò non potevo mentire. Mi guadagnai un altro paio di occhiate torve per la mia dimenticanza e invitai Cozzani a proseguire il suo ragionamento.

L'aspirante Socio si dichiarò d'accordo con me sull'obiezione di fondo a certe tesi storiche, giudicate troppo stravaganti, del Roli. Riprese però subito dopo il suo discorso di hittitologia, ricordando che la spedizione di cui narra Omero e che distrusse Wilusa avvenne al tempo dell'ultimo re di Hattusas, Suppiluliuma II intorno al 1190 a.C. Le tavolette di quel periodo parlano infatti del popolo degli *Ahhijawa*, identificato dagli studiosi con gli *Acháioi* di Omero, il cui condottiero era un tale *Attarsijas*, cioè *Atréys*.

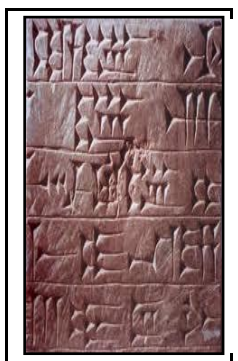
Fin qui nulla di eccezionale: si trattava di particolari storici noti ormai a tutti; tanto più, ovviamente, ai membri della Società della Donazione. Perciò, guardando l'orologio, invitai Cozzani a non dilungarsi inutilmente sulla storia dell'Anatolia per stringere i tempi della sua risposta.

«È presto detto, signore», rispose, «Dopo l'invasione degli *Ahhijawa*, che altro non sono che i "Popoli del mare" che in quel periodo devastarono anche le coste del basso Egitto, in seguito alla dissoluzione del potere centrale si formarono diversi regni neo-hittiti, uno dei quali è quello di Karkimish, nella Siria settentrionale, la cui capitale, che fiorì in coincidenza con la caduta di Troia, era Hatinna.»

«Il Roli ne parla estesamente, ma all'epoca dell'uscita del suo libro gli scavi di Hatinna erano soltanto all'inizio. A sette anni di distanza, gli scavi del dottor Joseph Ventris, il nipote del più noto Michael, hanno portato alla luce il tempio del "dio delle tempeste" *Taru*, con all'interno una decina di tavolette votive ancora intatte.»

«Concluda», lo esortai, «sappiamo tutti chi era *Taru*, l'equivalente hittita del babilonese Tammuz.»

Cozzani aprì la sua 'ventiquattrore' dopo aver digitato la combinazione e ne tirò fuori una rivista patinata: era l'*Archaeologia Nova* della Smithsonian Institution, il numero di marzo. Io naturalmente non vi ero abbonato poiché costava troppo, ma la leggevo alla biblioteca comunale. «Tutte le tavolette risalgono alla prima metà del XII secolo e sono state esaminate e fotografate dal dottor Ventris. Ma vi prego di esaminare attentamente questa.»



tavoletta VJ.09 Hat

Aprì la rivista alla pagina centrale e, porgendomela, segnò con il pollice la terza tavoletta d'argilla che vi era effigiata. Io, purtroppo possiedo una vaga conoscenza soltanto dell'hittita classico, ma non del neo-hittita, o neo-nesiano come viene anche detto, che va dal XII al VII secolo, quindi dovetti confessare la mia ignoranza. Anche l'Assemblea si intendeva assai poco delle lingue indoeuropee anatoliche e non era in grado di leggerla, sebbene Amantigli dichiarasse che, con un poco di

tempo a disposizione, e con un buon dizionario, come quello edito di recente da *Les Belles lettres*, sarebbe stato forse in grado di farne la versione. Pertanto dovemmo affidarci al Cozzani. Questi riprese il suo fascicolo e disse, forse per pura cortesia e per non metterci di fronte alla nostra purtroppo rilevante ignoranza nel campo linguistico anatolico, disse: «Anch'io mi sono trovato in difficoltà con i caratteri ed i significati del neo-hittita e perciò mi accontenterò di leggervi l'autorevole traduzione del dottor Ventris.»

Cercò un istante con le sopracciglia aggrottate e gli occhi fissi nella pagina ed esclamò:

«Ah, sì. Ecco qua: la tavoletta VJ.09 Hat. La prima parola che si legge è *Wilusas-qa*. *Qa* è il suffisso che indica il genitivo o il complemento di moto da luogo e provenienza, quindi si interpreta con "Di Wilusas" o "Da Wilusas". Segue il nome dell'offerente inciso nella seconda e terza riga; e qui vi prego di prestare la massima attenzione: *Utu hašaš-qa*. Segue poi la formula dell'offerta, che si traduce con il solito "Dedicò a Taru".»

«Dunque?», dissi con la netta sensazione che Cozzani era giunto al *coup de force* finale, per dirla con il termine napoleonico.

«Come Hattusas significa "Porta dei leoni" ed *hattu* significa "leone", anche *utu* è il nome di un animale.»

«Mi faccia indovinare», lo interruppe Varea mostrando la solita perspicacia per cui andava famoso tra di noi, «*utu* significa "cavallo".»

«Proprio così, signore», rispose trionfante Cozzani, «ed *ašaš-qa* non è altro che il genitivo epesegetico (il nesiano non possedeva il complemento di materia) della parola "legno", "albero". In breve: "Cavallo di legno, di Troia". Owerossia, in greco, Xilippo!»

«Mi permetta un'osservazione», intervenne Civada improvvisamente rabbuiato, «lei ha appena narrato che Xilippo fu ucciso da Epeo con un colpo di lancia di fronte al cadavere di Paride Alessandro.»

«Ciò accade nella versione dell'episodio narrato da Periandro di Corinto, signore. Quel che io ho dimostrato adesso è che un uomo dal curioso nome di "Cavallo di legno", totalmente estraneo all'onomastica hittita del periodo (di solito caratterizzata da tanti *Nepiš-an*, "Cielo" *Dingir-šiu* "Nome divino" *Taru-sil*, "figlio di Taru"), a pochi anni dalla caduta di Troia, si trovava esule ad Hatinna ed offriva un dono votivo al dio Taru. Vi pare questa una banale coincidenza?»

«No», ammise Civada, «lo riconosco. Ed ammetto anche che la sua relazione risulta non soltanto inattaccabile e ricostruita ad arte, ma anche frutto di una eccellente fantasia storica.» Guardò per un solo istante verso il volto barbato di Varea e, ricevutone un assenso del capo, si rivolse a me: «E pertanto, Presidente torno a premere presso il Congresso per l'ammissione di Cozzani alla nostra Nobile Società della Donazione.»

La richiesta ripetuta per una seconda volta imponeva una seria revisione dello Statuto originario ed io, al momento, ero contrario a discutere in pubblico la cosa. Per altro, essendo la mozione presentata ad un Congresso, ed essendo io il Presidente designato, la questione andava risolta in quella sede con tutta la calma, la diplomazia e la ponderazione possibili. Decisi di allontanare il momento cruciale della votazione (che per regolamento non prevedeva la possibile astensione dei membri) e presi tempo.

«Mozione d'ordine», annunciai, «Prima di passare alla proposta dei Soci Civada e Varea, occorre sanare la questione del conto del ristorante. Non essendo stato sorteggiato il relatore, ed essendo la presente seduta del tutto fuori dall'ordinario, occorre stabilire in primo luogo a chi tocchi il pagamento.» Così dicendo aprii il biglietto del conto ed osservai con una certa spiacevole sorpresa la cifra di 215 euro, che annunciai ai Soci. Il proprietario de "La Luna" aveva aumentato di quindici euro il prezzo dall'ultimo mese, pur senza averci servito alcun piatto speciale, e sarebbe toccato a me, in quanto Presidente di turno, anticipare la somma per poi farmela rifondere privatamente dai Soci. Cozzani mi venne in aiuto:

«Il conto della Società è stato già pagato, Presidente. Prima di presentarmi al Congresso ho intercettato il cameriere che ve lo portava ed ho saldato la cifra alla cassa», disse con un sorriso accattivante, «Ecco lo scontrino fiscale che ho sempre tenuto in mano durante la seduta» e me lo porse, forse un po' stropicciato, ma con un gesto elegante. «Mi sono anche permesso, dal momento che ero ben cosciente che, se la mia richiesta di parlare al Congresso fosse stata accolta, la seduta si sarebbe prolungata fino a tardi, di prenotare per tutti e cinque anche la cena di questa sera». Un attimo di voluta sospensione, «Ovviamente a mio carico, se sarò socio per quell'ora.»

«La Società della Donazione ringrazia», risposi confortato dalle occhiate degli altri tre soci, «ma in verità la questione va preventivamente discussa, poiché non sono previsti pagamenti di estranei ai Congressi.» A dire il vero, la mia speranza era che Cozzani mi togliesse una seconda volta dall'imbarazzo di dover appellarmi al regolamento con il rischio di perdere una cena gratis. E Cozzani lo fece guadagnandosi la mia gratitudine:

«Consideratelo come un mio contributo spontaneo all'alto valore culturale del lavoro svolto dalla Società Hospitiense ed al nobile scopo di falsificazione della realtà storica dei suoi Congressi. Ma ora, per piacere, desidererei che la proposta dei Signori Civada e Varea sia discussa prima dell'ora di cena.»

Guardai rapidamente gli altri Soci che mi fecero capire subito, con l'eloquenza di cui sono capaci gli occhi, il loro parere favorevole alla richiesta di Cozzani. Decisi però di dare un volto finalmente formale alla prosecuzione dei lavori. Per tal motivo, presi la parola e tirando un sospiro dissi:

«Prima di accogliere la mozione dei soci Civada e Varea e metterla all'ordine del giorno, è necessario che la Presidenza si informi se dal signor Cozzani sono state seguite le norme canoniche stabilite per i Congressi, la cui mancata ottemperanza potrebbe invalidare la sua relazione.»

Cozzani si fece più attento, si agitò sulla sedia e le sue palpebre ebbero un percettibile fremito nell'attesa del seguito delle mie parole. Certamente non aveva capito, poiché non poteva saperlo, a che cosa facevo riferimento.

«È norma tassativa della Società che i suoi membri, durante il simposio che precede l'estrazione a sorte del relatore, si astengano dai carboidrati e dalle bevande alcoliche. Lei, nel suo pranzo ha seguito questa regola?»

Cozzani apparve rasserenato da una domanda, tutto sommato, per lui, ma non per noi, così innocua, e rispose:

«Sono del tutto astemio e per giunta celiaco, signor Presidente. Anche volendolo, dunque, non avrei potuto contravvenire alle disposizioni richieste dai Congressi.»

L'Assemblea annuì con la gravità richiesta dal caso.

«In seconda e ultima istanza, mi corre l'obbligo di interrogarla, essendo lei un estraneo non avvezzo ai doveri dei relatori, dati per scontati nelle nostre riunioni, sui particolari della sua storia. In sostanza», aggiunsi, «Lei assicura formalmente il Congresso che non c'è nulla di vero, ripeto e scandisco, nessunissimo elemento di verità, in quanto ha pronunciato davanti all'Assemblea?»

Cozzani sorrise compiaciuto. «Neppure una virgola. Nemmeno uno *iota*.»

«Ci parli ora dell'incunabolo, che tanta importanza assume nella struttura della sua esposizione.»

«Il *Peri mantéon*, come avete ben intuito, non è mai esistito. Giovanni da Spira, poi, nella breve vita della sua stamperia ha pubblicato soltanto cinque edizioni di bibbie e due sole opere classiche latine: un Vegezio ed un Quintiliano. Ma nessuna opera in greco, poiché non ne possedeva neppure i caratteri. Quanto alla mia scoperta nella Biblioteca Gregoriana, è pura fantasia. Io non solo non sono stato suo curatore, ma non ho nemmeno mai visitato Roma. Così è naturalmente inventato il nome del suo direttore, monsignor Xavier Tejera Alberich. Sapevo infatti che non potevate in nessun modo essere al corrente di chi oggi dirige quella Biblioteca.»

«Ci parli adesso della fittizia prova circa la verità del suo racconto, ovvero della foto della presunta tavoletta votiva di Xilippo.»

«È presto detto, Signori. L'articolo di *Archaeologia Nova* riguarda esattamente gli scavi di Hatinna ed è effettivamente del dottor Joseph Ventris. D'altronde avete potuto leggerlo con i vostri occhi quando ve l'ho mostrato. Contando sul fatto che l'Assemblea non poteva essere in grado di tradurre all'impronta il contenuto della tavoletta VJ.09 Hat, ho finto di leggere la versione di Ventris stampata nella rivista.»

«Qual è dunque il vero significato?» intervenne Varea sostituendosi a me.

«Un calmieramento del pane. Quello che ho spacciato come "di Wilusas", nei caratteri neo-nesiani che non potevate conoscere è il nome di Hattusil re di Hatinna. *Utu* è il numero tre del prezzo, sottintesa l'unità monetaria della città, che è sconosciuta; *hašaš* significa "forno", e quindi per traslato, "pane". Seguiva la misura di peso del pane calmierato, che è però andata persa poiché la tavoletta è mutila. Circa la sua collocazione nel tempio di Taru, sapete tutti meglio di me che era consuetudine depositare gli editti reali nei templi degli dèi protettori.» Cozzani squadernò nuovamente il fascicolo e mi fece vedere la vera traduzione della tavoletta.

La lessi confermando ad alta voce quanto aveva detto; poi chiusi la rivista, la consegnai al proprietario e domandai: «L'Assemblea è soddisfatta dalle dichiarazioni del signor Cozzani?» La risposta fu «Sì».

Continuai: «L'Assemblea ha raggiunto un accordo sulla richiesta dei soci Varea e Civada di procedere ad una votazione assolutamente non istituzionale circa l'assunzione del signor Cozzani a Socio della Nobile Società Hospitiense della Donazione?» Io per primo alzai la mano, subito imitato dai due. Amantigli avanzò invece una 'mozione preliminare', una delle tante modalità di intervento che agli estranei sarebbero potute sembrare astruse, ma che come sapete erano la delizia delle nostre menti:

«Mozione preliminare», disse dunque, attirando l'attenzione di tutti, «Chiedo che il signor Cozzani sia allontanato, per discrezione ed opportuna segretezza della scelta, dal luogo della votazione.»

«Mozione accolta. Il signor Cozzani non sarà presente alla delibera.»

«Mozione preliminare!», ripeté subito dopo con una certa ridondanza.

«L'avanzi, signor Amantigli.»

«Propongo che, in caso di accoglienza della sua ammissione da parte del Congresso, la sua qualifica ufficiale all'interno della Società Hospitiense sia non quella di 'Socio effettivo', ma di "membro vitalizio *ad honorem*". Ciò per rimarcare la notevole differenza di status con i Soci Fondatori.»

Mi guardai intorno e non notai alcun cenno di dissenso tra gli altri due soci oltre a me ed Amantigli. Per altro, se qualcuno si fosse opposto, avrebbe sollevato una 'appellanza interpretativa', che è l'opposto di una 'mozione preliminare', come usiamo dire in termine tecnico nelle nostre Assemblee.

«Mozione accolta. Il signor Cozzani è pregato di allontanarsi dal tavolo della votazione. La medesima avverrà per alzata di mano. Si ricorda che non è possibile astenersi e che, in caso di parità, il voto della Presidenza vale come due voti.»

Cozzani rimise la rivista nella sua ventiquattrore come un diligente scolaro fa la cartella alla fine delle lezioni, e dichiarò che si sarebbe recato al bar per bere una limonata.

Frattanto si era fatto l'imbrunire e stavano già entrando nel locale i primi clienti per la cena. Avevo una certa fretta di concludere quella giornata così fuori del comune e riconsiderai le posizioni già espresse dagli altri. Il Segretario Amantigli era evidentemente contrario all'ammissione di Cozzani. Varea e Civada favorevoli. Il mio voto era decisivo: se votavo con Amantigli si sarebbe raggiunta la parità, e l'esclusione di Cozzani sarebbe passata per tre voti contro due. Se al contrario mi fossi schierato con Varea, la sua ammissione sarebbe stata approvata per tre voti contro uno.

Alzai la mano a favore dell'iscrizione, e Cozzani divenne da quella memorabile sera il primo e unico Membro vitalizio *ad honorem* della Nobile Società Hospitiense della Donazione, con tutti i doveri e gli obblighi degli altri Soci, ma senza la qualifica di Socio e senza la facoltà di esercitare le funzioni di Presidente e di Segretario ai Congressi. In pratica, un *civis sine suffragio* dei *municipia* romani. Era il massimo che la nostra Società, impermeabile al mondo esterno, potesse concedergli.

Ma se qualcuno pensa che il mio voto a favore di Cozzani sia stato deciso in buona parte per non aver dovuto anticipare con il mio bancomat il conto salato del pranzo, o per scroccare anche una cena gratis, ebbene: *honni soit qui mal y pense*.

Quando ci toccò di sbrigare le formalità necessarie, decidemmo per convenzione che fossero identiche a quelle cui ci eravamo sottoposti all'atto della fondazione della Società due anni prima. Io, Varea e Civada uscimmo un attimo per sgranchirci le gambe e respirare un po' di aria fresca in attesa del nuovo pasto. Il Segretario, invece, rimase al tavolo per trascrivere nel registro degli aderenti le generalità del nuovo membro *ad honorem*. Quando ritornai, il cameriere stava già apparecchiando rapidamente, e su indicazione di Amantigli aveva tolto il cartello con la dicitura del Congresso, dal momento che la cena sarebbe stata privata. Cozzani, mi si perdoni l'ossimoro, appariva contemporaneamente serio e raggiante, ed aveva appena finito di dettare i propri dati, mentre Amantigli aveva già impresso alla fine del foglio il timbro con il sigillo ufficiale della Società, che riporta il celebre verso 305 di *Iliade*, XXII, che abbiamo scelto proprio pensando che sia noto a tutti, anche ai meno colti.

ἀλλὰ μέγα ῥέξας τι καὶ ἔσσομένοισι πυθέσθαι

Venne il momento delle congratulazioni con il nuovo membro e di apporre le nostre firme in calce al documento d'iscrizione preparato da Amantigli. Poi, mentre in piedi stringevo ancora vigorosamente la destra di Cozzani, diedi un'occhiata distratta a ciò che era stato trascritto dal Segretario.

Nato ad Ameglia, come mostrava il suo cognome ed il chiaro accento spezzino, alla voce 'professione del membro vitalizio *ad honorem*' lessi: "commerciante di frutta e verdura. Negozio "Le delizie dell'orto", Via del Prione 152, La Spezia. Scoprii così che il nuovo membro era nel ramo del commercio tanto quanto me.

Io infatti ho un'officina di elettrauto in Piazza Verdi, proprio dirimpetto al liceo classico "Lorenzo Costa". Se qualcuno ha bisogno del mio intervento, venga a trovarmi. I prezzi che faccio sono modici.

La cena, devo dire, fu particolarmente ricca e saporita. Nei minuti in cui io, Varea e Civada eravamo usciti dal locale era arrivata un'anonima Ka grigia il cui guidatore aveva scaricato due cassette che non potevano essere che di pesce. Quando fu il momento dell'ordinazione, il proprietario venne a dirci sottovoce che gli avevano appena portato dei datteri di mare presi di frodo alla diga foranea. Aggiunse che erano un po' cari, ma freschissimi. Ne avremmo gradito un piattino? Ne ordinammo invece tutti e quattro una porzione doppia a testa, inaffiata con due litri di "Costa de Campu" di Manarola e mezzo litro di

Sciachetrà di Riomaggiore: quelli della riserva personale del padrone, i più costosi, tanto pagava Cozzani. Lui, invece, mangiò soltanto un merluzzetto lesso.

Ricordo che, non so come, durante la serata si avviò tra noi soci un'interessantissima e piacevole conversazione sulla parabola dei talenti (Matteo, 25, 14-30). Cercammo infatti di stabilire se nella Tetrarchia del I secolo erano ancora in uso i talenti attici dei Seleucidi, di 26,200 chilogrammi di argento, oppure quelli euboici introdotti da Mitridate, di 26 chilogrammi, o invece il talento romano di 100 libbre, dal peso cioè di 32,7168 chilogrammi. Converrete che fa una bella differenza e che l'argomento era affascinante. Non si arrivò ad una conclusione certa ma soltanto induttiva in mancanza di documenti ufficiali e per la consapevolezza, nota a tutti, che nell'Impero i regni *socii* come quello di Erode adottavano indifferentemente pesi e misure romani e locali.

Mi dispiacque davvero che l'improvvisamente taciturno Cozzani non abbia voluto dare in quella circostanza il suo contributo alla discussione. E anche che, dopo aver pagato la cena, se ne sia andato quasi senza salutarci.

Piero Pastoretto

RECENSIONI RECENSIONI RECENSIONI RECENSIONI

G. Cascarino, *CASTRA - Campi e fortezze dell'Esercito romano*, Rimini, Il Cerchio, 2010, € 24,00

Finalmente un libro scritto da un autore italiano su un argomento che riguarda direttamente la storia di Roma e, soprattutto, delle sue legioni.

Finalmente una monografia, l'unica redatta in tempi moderni, sulle tecniche della castrametazione e sull'evoluzione dei *castra* prima, e delle fortificazioni poi.

Una monografia chiara, semplice, priva di voli pindarici, nata dalla passione dell'Autore e basata su una imponente bibliografia che parte dai più noti autori dell'antichità per giungere ai nostri giorni.

Il libro è suddiviso in sette capitoli che descrivono, cronologicamente, la nascita e l'evoluzione degli accampamenti romani a partire dai primi *castra* per finire con le fortificazioni del tardo Impero.

Ogni capitolo sviscera tutti gli aspetti: dalle dimensioni alle tecniche di costruzione, dalla disposizione interna alla gestione, dalla difesa al benessere; il tutto in un excursus storico che parte dal III secolo a.C. per finire al X secolo; quasi mille anni di storia.

La lettura, affascinante sia per la completezza della trattazione sia per la chiarezza dell'esposizione, è arricchita da numerose illustrazioni, ricostruzioni e fotografie, che consentono di seguire ancor meglio il testo.

Tutto viene esaminato ed esposto con scrupolo, facendoci così scoprire una quantità di dettagli prima ignoti o di nozioni errate: scopriamo così, ad esempio, che il *cardo* e il *decumano* non erano le due strade principali, come ci è stato insegnato fin dall'infanzia, ma le due rette che, tracciate con la *groma*, segnavano gli assi sui quali si sarebbe poi sviluppato il campo.

Inoltre nel testo vengono riportati tutti i *castra*, le fortezze, i forti ecc. di cui sono rimaste tracce o di cui ci è giunta notizia, con i toponimi latini (quando noti) e quelli moderni, oltre ai nomi e numeri delle unità romane che nei vari periodi vi alloggiarono.

Dopo il settimo capitolo il volume comprende tre appendici: la prima è il Libro VI delle "Storie" di Polibio, che tratta del campo romano; il testo è in greco (per la gioia dei grecisti) con traduzione a fronte.

La seconda appendice riporta la parte del *De munitionibus castrorum* relativa agli accampamenti; il testo, del VI secolo, per quanto spurio e variamente modificato nel corso dei secoli, è comunque di indubbio interesse storico.

La terza appendice, infine, contiene un glossario dei termini latini con la relativa traduzione italiana.

Chiudiamo qui questa breve recensione plaudendo l'Autore e notando ancora una volta, con rammarico, la scarsità di autori italiani citati nella bibliografia.

Questo non è certo dovuto ad una scelta dell'Autore ma, ne siamo convinti, ad una certa ritrosia - forse anche ideologica - dei nostri storici che, probabilmente, preferiscono occuparsi di altri argomenti più moderni e "politicamente corretti".....

Gianpaolo Bernardini della Massa

INDICE

PRESENTAZIONE	Pag. 3
EDITORIALE	Pag. 4
<i>ARREMBÀ SAN ZORZO</i> (seconda parte)	Pag. 5
NASCITA, EVOLUZIONE E TRASFORMAZIONI DELLE PANZER DIVISIONEN (1935 - 1945)	Pag. 33
ATTI della "NOBILE SOCIETÀ HOSPITIENSE DELLA DONAZIONE" (seconda parte)	Pag. 48
RECENSIONI	Pag. 61
INDICE	Pag. 62