



La battaglia di Capo Matapan

Una tragedia umana

**Convegno
11 agosto 2012**

**Circolo Nautico Portosalvo "Girolamo Vitolo"
Marina di Pisciotta (SA)**

www.portosalvopisciotta.it
info@portosalvopisciotta.it

Sommario

La Marina Italiana ed il Mediterraneo nel secondo conflitto mondiale.....	5
1940.....	5
1941.....	6
1942.....	6
1943.....	7
Gaudo e Matapan	8
I fattori esterni.....	13
Il ruolo della crittografia	15
L'incrociatore Fiume.....	24
La città di Fiume	27
La nave ospedale Gradisca.....	29
Marinai cilentani a capo Matapan.....	31
Salvatore Biagini da Pisciotta	31
Francesco Chirico da Futani	33
Beniamino Veneroso da Pisciotta	35
Conclusioni	36
Ringraziamenti.....	38

La Marina Italiana ed il Mediterraneo nel secondo conflitto mondiale

Quando l'Italia entrò in guerra il 10 giugno 1940 la sua Marina era per tonnellaggio la quinta al mondo dopo Stati Uniti, Gran Bretagna, Giappone e Francia ed aveva il vantaggio, tranne per una piccola aliquota di navi distaccate nel Mar Rosso e in Africa Orientale, di essere tutta concentrata nel Mediterraneo.

Con l'uscita di scena della Francia dopo appena quindici giorni dall'inizio della guerra, si fronteggiano solo le flotte di Italia e Gran Bretagna,

L'Inghilterra, che controllava le due porte di accesso ad Alessandria (canale di Suez) e Gibilterra ed aveva al centro il possesso di Malta, aveva interesse a non far interrompere il flusso dei suoi traffici, che altrimenti avrebbero dovuto fare la circumnavigazione dell'Africa, e a mantenere sotto pressione la Spagna, che si dichiarava neutrale, ma da sempre reclamava la restituzione di Gibilterra.

L'Italia dal canto suo doveva assolutamente proteggere il suo traffico con il Dodecaneso e soprattutto con la Libia dove combatteva una sua Armata.

1940

Il primo scontro avvenne il 9 luglio nella battaglia di Punta Stilo (a ridosso della Calabria) e si concluse con un furioso scambio di cannonate senza gravi danni per nessuno.

Pochi giorni dopo, il 19 luglio a capo Spada (a nord di Creta), in uno scontro tra incrociatori perdemmo l'incrociatore Colleoni.

Ben più grave fu l'attacco portato nella notte tra l'11 e il 12 novembre dagli aerosiluranti inglesi decollati dalla portaerei

Illustrious alle nostre navi all'ancora nella base di Taranto. Le corazzate Duilio, Littorio e Cavour furono colpite. Le prime due restarono ferme per sei mesi, mentre la Cavour non riprese più servizio. Gli inglesi persero solo due aerei.

1941

Il 26 marzo assaltatori della X Mas affondarono nella baia di Suda (Creta) l'incrociatore York, ma tra il 27 e il 29 marzo a *Matapan* la Marina Italiana perse tre incrociatori e due caccia-torpediniere ed ebbe danneggiata la corazzata Vittorio Veneto che restò ferma per 4 mesi.

Altri scontri ed altre dolorose perdite (2 incrociatori, il da Giussano e il da Barbiano, e 3 caccia) si ebbero durante la scorta ai convogli.

Il 19 dicembre tre siluri a lenta corsa (i famosi "maiali"), portati davanti ad Alessandria d'Egitto dal sommergibile Sciré di Valerio Borghese, riuscirono a danneggiare le navi da battaglia Valiant e Queen Elisabeth.

Le navi però non affondarono, ma a causa del basso fondale i ponti superiori restarono emersi, dando l'illusione alla ricognizione aerea che tutto fosse in ordine. La Marina Italiana non approfittò del vantaggio che l'uscita di scena delle due corazzate gli aveva dato. Le due navi infatti rimasero inutilizzabili per oltre un anno.

1942

Ci furono alcuni scontri: la seconda battaglia della Sirte (Libia) il 22 marzo, la battaglia di mezzo giugno e quella di mezzo agosto senza risultati risolutivi, ma la Marina Italiana fu soprattutto impegnata nella difesa del traffico con la Libia che costò tante dolorose perdite difficilmente sostituibili.

Inoltre con l'operazione Torch in Marocco ed Algeria si erano affacciate nel Mediterraneo le forze navali ed aeree statunitensi (gli USA erano entrati in guerra l'11 dicembre 1941).

1943

La Marina continuò a logorarsi nel proteggere i rifornimenti per l'Africa, ma con la resa delle ultime truppe in Tunisia il 13 maggio si chiuse il doloroso capitolo. Lo sbarco degli alleati in Sicilia il 10 luglio non vide l'intervento della Flotta Italiana che restò nelle sue basi. Quando invece il 7 settembre si seppe che un'imponente flotta alleata era diretta verso il golfo di Salerno, l'ammiraglio Bergamini, comandante in capo delle Forze Navali da Battaglia, era pronto a salpare da La Spezia per la battaglia finale, ma fu fermato dall'armistizio. Alle 3,40 del 9 settembre tutte le unità partirono dirette verso la Sardegna dove l'ammiraglio voleva attendere e prendere ulteriori decisioni. I tedeschi, temendo che le navi italiane si consegnassero agli alleati (come in effetti avvenne), inviarono degli aerei a bombardarle.

L'ammiraglia della Flotta, la nuovissima corazzata Roma, fu affondata alle 16 al largo dell'Asinara portando insieme con sé 1.352 uomini, compreso l'Ammiraglio e le decisioni che stava per prendere (Autoaffondarsi? Riparare in un porto neutrale? Obbedire?).

Le navi italiane a questo punto proseguirono per Malta, dove furono prese in consegna dagli inglesi.

Gaudo e Matapan

La battaglia ebbe due fasi distinte: una tra la mattina e il pomeriggio del 28 marzo 1941 presso l'isolotto di Gaudo a sud di Creta, l'altra nella notte tra il 28 ed il 29 più ad ovest, al largo di Capo Matapan (Peloponneso).

In un incontro avvenuto a Merano il 13 febbraio '41 tra gli alti comandi italiano e germanico, i tedeschi reclamavano un maggior impegno della Marina Italiana nel Mediterraneo orientale per contrastare il traffico navale inglese a sostegno della Grecia.

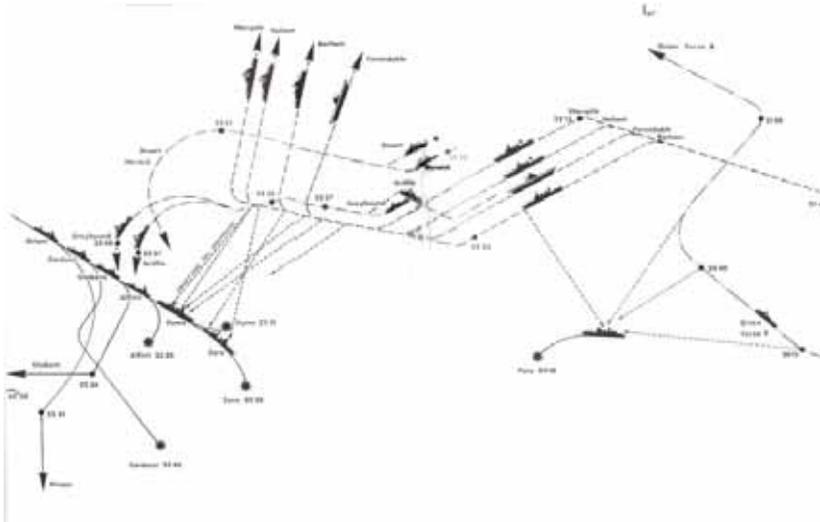
Fu decisa una puntata offensiva in forze in quella zona.

La notte del 26 marzo partirono la nave da battaglia Vittorio Veneto, due divisioni di incrociatori pesanti ed una di incrociatori leggeri oltre a 16 caccia di scorta.

La ricognizione aerea aveva assicurato che le tre navi da battaglia inglesi erano nel porto di Alessandria. Il capo di stato maggiore della Marina, ammiraglio Riccardi, chiese espressamente che fosse garantita la copertura aerea da parte degli aerei italiani di base a Rodi e di quelli tedeschi della Sicilia.

Purtroppo, come si è saputo molti anni dopo, i messaggi di Supermarina, in cui si chiedeva e concordava la copertura aerea, erano stati intercettati e descritti dagli inglesi.

L'ammiraglio inglese Cunningham prese le sue misure: fece rientrare i convogli in mare verso la Grecia e nottetempo fece uscire tutte le navi della Forza A (3 corazzate, una portaerei e 9 caccia) da Alessandria, dando ordine all'ammiraglio Pridham-Wippel con la Forza B (4 incrociatori leggeri più 7 caccia) di salpare dal Pireo. Appuntamento fu fissato all'isolotto di Gaudo, **dove era diretta la Flotta Italiana.**



Questa coincidenza ha fatto parlare a lungo di tradimento e di spie, finché non si è saputo che gli inglesi avevano decrittato i nostri messaggi.

Al mattino del 27 in navigazione nello Ionio il Comandante in capo della flotta italiana ammiraglio Jachino non vide gli aerei che gli erano stati promessi come copertura aerea, ma un ricognitore inglese che lo seguiva. La sorpresa era sfumata! La missione comunque proseguiva.

Giunti alle 7.30 del 28 a Gaudo, un ricognitore lanciato dalle navi italiane scoperse gli incrociatori inglesi della Forza B che si avvicinavano. Jachino mandò loro incontro la III divisione incrociatori (ammiraglio Sansonetti). Lo scontro tra incrociatori iniziò alle 8.12, senza pratici risultati. Sansonetti cercava di attirare gli avversari verso la Vittorio Veneto, che aprì il fuoco. Cunningham con le corazzate della Forza A era ancora lontano, ma fece alzare gli aerosiluranti dalla sua portaerei per attaccare le navi avversarie.

Schivati i siluri, Jachino diede l'ordine di rientrare verso l'Italia, ancora ignaro di essere tallonato dalle corazzate inglesi e non dando peso ad alcune segnalazioni della ricognizione provenienti da Rodi.

Alle 14,30 le navi italiane furono attaccate dal cielo sia da bombardieri provenienti da aeroporti greci, che dagli aerei imbarcati sulla portaerei Formidable, che era ora a 65 miglia.

Nell'inferno di fuoco contraereo l'Albacore del cap. Dalyell-Stead lanciò il suo siluro a meno di 1.000 metri dalla corazzata un attimo prima di essere abbattuto in mare.

La grande nave, colpita al timone, si fermò imbarcando 4.000 tonnellate di acqua e sbandando di 6°.

Dopo sei terribili minuti la Vittorio Veneto, sia pure danneggiata, riusciva a ripartire anche se a velocità ridotta.

La priorità assoluta era ora di rientrare. Jachino dispose tutte le navi a protezione del gigante ferito, che dopo un po' riuscì a tenere un'andatura di 19 nodi. Cunningham inseguiva, ma le sue navi non facevano che 20 nodi ed era a 55 miglia. La salvezza era vicina?

L'ammiraglio inglese non desistette: la sue navi, al contrario di quelle italiane erano addestrate al tiro notturno. Continuò ad inseguire e all'ora del tramonto, alle 18.55, lanciò nuovamente gli aerosiluranti della sua portaerei che agirono insieme ad aerei decollati da Creta. Le navi italiane fecero fumo e la contraerea fece il suo dovere. Sembrava che l'attacco fosse fallito quando all'ultimo, alle 19,50, uno Swordfish di base a Creta lanciò un siluro che colpì il Pola facendo danni devastanti ai motori.

La grande nave restò immobilizzata e senza energia elettrica. Dopo un convulso incrociarsi di messaggi, alle 20.56 Jachino dette a Cattaneo, comandante della I divisione incrociatori, l'ordine che ancor oggi fa discutere: *“Ritornare indietro con tutta la sua divisione ad assistere il Pola”*.

Inutilmente Cattaneo gli fece presenti i rischi a cui si sarebbero esposte le sue navi; sarebbero bastati due caccia per cercare di rimorchiare la nave e salvare l'equipaggio.

Cattaneo invertì la rotta, ma inspiegabilmente non mandò avanti, come è d'uso, i suoi 4 caccia, ma restò lui in testa con lo Zara seguito dal Fiume.

Nella notte gli inglesi che inseguivano la Vittorio Veneto (e che avevano il radar) arrivarono addosso al Pola fermo, ma, mentre si apprestavano a finirlo, videro le sagome delle navi italiane che ignare si avvicinavano. Quando furono a 3.000 metri, alle 22.27, accesero i riflettori e i cannoni delle corazzate centrarono in pieno i due incrociatori italiani e i due caccia Alfieri e Carducci. Le altre due unità, l'Oriani (gravemente danneggiato) e il Gioberti riuscirono a fuggire.

Solo l'Alfieri, anche se ridotto ad un relitto, riuscì a sparare alcuni colpi di cannone. Le altre navi non ebbero il tempo di opporre nessuna resistenza ed affondarono una dopo l'altra. Ultimo lo Zara alle 2.40 del 29 marzo.

Cunningham sia pure a malincuore interruppe l'inseguimento di Jachino e diede ordine al caccia Jervis di dare il colpo di grazia al Pola che ancora era lì, immobile ed impotente.

Il caccia inglese affiancò la nave italiana, mise in salvo gli uomini che erano a bordo, e poi la silurò.

Alle 3,55 era tutto finito.

Il mare nella notte pullulava di naufraghi e di feriti. Gli inglesi si fermarono alcune ore a prestare soccorso, ma alle 11 del mattino rientrarono alla base. Prima però l'ammiraglio inglese inviò in chiaro un messaggio al Capo della Marina Italiana comunicando le coordinate e chiedendo l'invio di una nave ospedale.

L'Ammiraglio Italiano rispose ringraziando del gesto cavalleresco.

La Marina Italiana aveva subito la sua più grave sconfitta.

L'OPERAZIONE ORA PER ORA

26 marzo 1941: la squadra italiana salpa per una missione nel Mediterraneo Orientale.

27 marzo (ore 12): un aereo inglese, appositamente inviato, fa credere di aver avvistato soltanto allora la squadra italiana dei cui movimenti, in realtà, gli inglesi sono a conoscenza fin dal primo istante.

28 marzo (ore 6 circa): un aereo italiano avvista presso l'isola di Gauda quattro incrociatori inglesi.

28 marzo (ore 8 circa): gli incrociatori Trento, Trieste e Bolzano aprono il fuoco contro gli inglesi.

28 marzo (ore 8,30): la Vittorio Veneto apre il fuoco danneggiando l'incrociatore Orion. Gli inglesi tuttavia riescono a sfuggire coprendosi di cortine di fumo.

28 marzo (ore 11,25): sei aerosiluranti inglesi attaccano senza successo la formazione italiana.

28 marzo (ore 15,20): nel corso di un altro attacco, un siluro inglese colpisce la Vittorio Veneto che, fortemente danneggiata, si dirige verso Taranto a velocità ridotta.

28 marzo (ore 19,24): aerosiluranti inglesi tornano all'attacco e colpiscono il Pola immobilizzandolo.

28 marzo (ore 20,58): lo Zara, il Fiume e tre caccia vengono mandati a soccorrere il Pola.

28 marzo (ore 21,30): gli Inglesi avvistano gli incrociatori italiani.

28 marzo (ore 22,27-22,40): il Fiume, lo Zara e i caccia Carducci e Alfieri vengono affondati.

29 marzo (ore 3 circa): viene affondato anche il Pola.

29 marzo: all'alba i resti della squadra italiana rientrano a Taranto.



I tre incrociatori Zara, Fiume e Pola nel porto di Napoli

I fattori esterni

Dalla descrizione delle fasi della battaglia navale di capo Matapan appare chiaramente che il valore e il coraggio dei nostri marinai non possono essere messi in discussione. Inoltre, analizzando anche la consistenza delle forze in campo, è evidente che il sostanziale equilibrio delle due parti contendenti non poteva essere causa di una così grave sconfitta della flotta italiana. Infatti un'altra battaglia, che si prolungò per quasi tutta la guerra, fu quella cosiddetta "dei Convogli", che, sia pure con perdite onerosissime, fu un sostanziale successo per il numero di uomini e di materiali bellici che furono trasportati a destinazione dalle nostre navi sulle insidiose rotte del Mediterraneo centrale.

Le ragioni del disastro di Matapan vanno quindi ricercate altrove.

La prima causa determinante derivò dalle errate valutazioni politiche e di impostazione e dagli atteggiamenti scorretti e insipienti degli alti comandi italiani. All'inizio della seconda guerra mondiale la nostra forza navale era superiore, e di molto, alla flotta inglese presente nel Mediterraneo; questa superiorità non fu sfruttata per l'atteggiamento rinunciatario del comando supremo italiano, che voleva a tutti i costi preservare la flotta, conservandola per una futura e ipotetica battaglia campale. Invece di prendere l'iniziativa ed attaccare le più deboli forze del nemico si preferì lasciare le nostre navi nelle basi, dove, per ironia della sorte, divennero facile preda degli attacchi nemici, condotti con mezzi moderni come gli aerosiluranti. Infatti la notte dell'11 novembre 1941 un attacco di aerosiluranti inglesi alla nostra base di Taranto provocò gravi danni ad alcune no-

stre navi e, cosa ancora peggiore, fece in modo che il grosso della nostra flotta fosse spostato nella base di Napoli, più lontana dal teatro delle operazioni. Gli aerei nemici poterono attaccare la nostra base perché portati a distanza operativa da essa dalle portaerei, navi di cui noi non ci volemmo dotare a causa della cervellotica convinzione che la penisola italiana fosse tutta una grande portaerei. In questo modo l'operatività della nostra aviazione fu molto ridotta a causa della grande distanza delle zone di operazione dalle nostre basi a terra. Questo problema fu acuito anche da una certa rivalità tra le nostre armi aerea e navale, che costituì un freno alla corretta collaborazione resa invece necessaria dalle moderne tecniche della guerra navale. Inoltre i nostri aerei, a differenza dei più moderni mezzi dell'aviazione tedesca nostra alleata, non avevano sufficiente autonomia per operare nel Mediterraneo centrale, pur dalle basi siciliane, che erano le più vicine.

Altro errore strategico fu quello di non dotare le nostre navi del nuovissimo radar. E pensare che già nel 1922 il grande Guglielmo Marconi aveva ideato un apparecchio del genere e nel 1933 ne aveva proposto la realizzazione pratica al colonnello Luigi Sacco, ma i fondi per la sua costruzione furono dirottati verso un nuovo incrociatore. Furono invece tre scienziati inglesi a brevettare e a dare il nome attuale al radar, che fu subito installato sulle navi britanniche. Per questo motivo, tornando alla battaglia di capo Matapan, essa fu quasi come una battaglia tra ciechi (gli italiani) e veggenti (gli inglesi). Grazie al radar questi ultimi ci vedevano molto prima e ci vedevano anche di notte.

Ultimo, ma forse più importante fattore negativo fu il cattivo (o almeno sfortunato) uso della crittografia.

Il ruolo della crittografia

In quegli anni la crittografia, cioè la scienza di cifrare i messaggi per impedirne la comprensione da parte di persone non autorizzate (in parole povere da parte del nemico) aveva raggiunto un alto livello di sofisticazione. La macchina elettromeccanica Enigma, di fabbricazione tedesca e in dotazione alle forze dell'Asse, consentiva di crittografare un messaggio in base ad una parola chiave segreta. Per l'epoca si trattava di una crittografia di grande sicurezza: solo la conoscenza della parola chiave poteva permettere a chi fosse venuto in possesso del messaggio di decifrarlo, cioè di riportarlo alla versione originale in chiaro.

Per chiarire almeno concettualmente il funzionamento di Enigma è opportuno esporre anche se molto brevemente alcuni principi di crittografia. Un messaggio può essere cifrato, cioè essere reso incomprensibile sostituendo ciascuna lettera del messaggio con una lettera diversa. Tuttavia, affinché il messaggio possa poi essere decifrato, è ovvio che le sostituzioni debbano seguire una certa regola. Una regola antichissima, detta "cifatura di Cesare", perché usata dal grande condottiero romano, è basata sulla trasposizione dell'alfabeto. Spieghiamo come può avvenire questa trasposizione. Scriviamo qui di seguito due righe, la prima con un normale alfabeto (quello del messaggio in chiaro), la seconda con un altro alfabeto, traslato però di un certo numero di posti (alfabeto cifrante, cioè quello del messaggio criptato).

a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z
F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E

Nell'esempio precedente l'alfabeto cifrante (rappresentato con lettere maiuscole) è traslato di 5 posti a sinistra rispetto all'alfabeto normale (in lettere minuscole). Possiamo quindi di-

re che la chiave di questa cifratura è 5 (numero di posti traslati) o, meglio ancora, F (prima lettera dell'alfabeto cifrante). Usando questa chiave il messaggio in chiaro:

signore e signori, buona sera!

può essere facilmente trasformato nel messaggio criptato:

XNLSTWJ J XNLSTWN, GZTSF XJWF!

Sebbene il messaggio criptato possa apparire a prima vista incomprendibile, uno sguardo appena più attento ne rivela le intrinseche debolezze. Poiché ad ogni lettera in chiaro corrisponde sempre una ed una sola lettera cifrata, le parole conservano la loro struttura. Si noti come la somiglianza tra le due parole "signore" e "signori" sia perfettamente conservata nelle analoghe criptate "XNLSTWJ" e "XNLSTWN". Un buon decrittatore (o un esperto di enigmistica) può semplicemente affidarsi all'analisi delle frequenze delle lettere per scoprire il significato del messaggio, purché questo sia abbastanza lungo. Ad esempio nell'alfabeto italiano la lettera più comune è la **e**, che ha una frequenza dell'11,79%; la meno comune è la **z**, con frequenza 0,49%; le altre hanno valori intermedi perfettamente noti. Se il messaggio dell'esempio precedente fosse abbastanza lungo da poter applicare ad esso l'analisi delle frequenze, si scoprirebbe che la lettera **J** ha una frequenza prossima all'11,79%. E' evidente che nel messaggio in chiaro la lettera non può essere **j**, che in italiano ha una frequenza quasi nulla (non si usa mai, se non in nomi stranieri), quindi **J** deve corrispondere ad **e**. La decrittazione anche di una sola parte del messaggio porta rapidamente alla decrittazione totale dello stesso. La crittografia di Cesare è insomma un sistema molto debole.

Per rafforzarla il grande architetto pittore musicista poeta e filosofo fiorentino del '400, Leon Battista Alberti, intorno al 1460, ebbe l'idea di usare più di un alfabeto cifrante. Un esempio chiarirà immediatamente il concetto.

a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z
F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E
I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H

Nella tabella precedente sono mostrati due alfabeti cifranti: il primo (dell'esempio precedente) corrisponde alla chiave F; il secondo alla chiave I. Possiamo dire che la chiave di cifratura è **FI**. Ciò significa che la prima lettera del messaggio sarà cifrata con il primo alfabeto (chiave F), la seconda con il secondo (chiave I), la terza di nuovo con il primo (chiave F), la quarta con la chiave I, la quinta di nuovo con la chiave F, e così via. Il messaggio precedente:

signore e signori, buona sera!

sarà criptato in:

XQLVTZJ M XQLVTZN, GCTVF AJZF!

La decrittazione del messaggio appare subito molto più difficile, perché l'analisi delle frequenze non è più di molto aiuto, anche se per puro caso, essendo le due parole "signore" e "signori" a distanza di caratteri pari (8) ed essendo la chiave di lunghezza 2, esse conservano la loro similitudine anche criptate; ma ciò non è di nessun aiuto in un lavoro di decifratura, perché comunque la lunghezza della chiave non è nota a priori. Aumentando il numero di alfabeti cifranti, cioè aumentando la lunghezza della chiave, le cose possono essere rese ancora più complicate e la cifratura più sicura.

Questo concetto fu portato alle estreme conseguenze cento anni dopo dal diplomatico francese Blaise de Vigenère, che portò gli alfabeti cifranti a 26, cioè al numero delle lettere dell'alfabeto. Ogni alfabeto cifrante è traslato di 1 a sinistra rispetto al precedente; si ottiene così la cosiddetta tavola di Vigenère, mostrata qui di seguito:

a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z
B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A
C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B
D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C
E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D
F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E
G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F
H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G
I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H
J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I
K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R
T	U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
U	V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
V	W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U
W	X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V
X	Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W
Y	Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X
Z	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z

Notare che l'ultimo alfabeto cifrante, il ventiseiesimo, è uguale all'alfabeto in chiaro, quindi non apporta alcuna modifica alle lettere del messaggio cui è applicato. Da notare che questa non è un'inutile ridondanza, ma un fattore di sicurezza in più: in tal modo il decrittatore non può essere nemmeno sicuro che **tutte** le lettere del messaggio siano state trasformate. In sostanza egli riceve un'informazione in meno.

Il funzionamento della tavola di Vigenère è semplice. Scelta una chiave di una certa lunghezza, per esempio la parola “amico”, si cifra la prima lettera del messaggio con l’alfabeto che comincia per A (che, guarda caso, non modifica), la seconda con quello che comincia con M, la terza con l’alfabeto I, la quarta con l’alfabeto C, la quinta con l’alfabeto O. Dalla sesta si ritorna ad A e così via.

Quanto più lunga è la chiave, tanto più sicuro è il messaggio criptato, ma sono anche più difficili e scomode le operazioni di cifratura e decrittazione. Per questo motivo il sistema Vigenère non ebbe grande successo e restò pressoché inutilizzato per circa due secoli, fino a quando cominciarono ad apparire i primi sistemi automatici di cifratura. Da notare che anche questo sistema crittografico, definito dal suo inventore “la chiffre indéchiffable” (la cifratura indecifrabile), fu violato dal grande matematico inglese dell’ottocento Charles Babbage, uno dei precursori del moderno calcolatore elettronico. Il suo ragionamento, troppo complesso per essere descritto in questa sede, si basava sull’osservazione che la chiave ha una lunghezza fissa inferiore a quella del messaggio. Se per esempio la chiave è di cinque caratteri, ciò significa che i caratteri del messaggio sono codificati dalla stesso alfabeto cifrante con periodicità 5. In parole povere il carattere 1, il carattere 6, il carattere 11, il 16, il 21 e così via sono codificati dallo stesso alfabeto. Questa constatazione consentì a Babbage di far breccia nella cifratura di Vigenère. Da notare che questo ragionamento non funziona se la chiave ha la stessa lunghezza del messaggio, perché la periodicità viene a cadere. Ovviamente una chiave lunga quanto il messaggio è difficilissima da trattare, per cui il sistema diventa praticamente inutilizzabile.

La cifratura divenne praticabile solo quando furono inventate delle macchine che svolgessero automaticamente il noioso e frustrante lavoro di cifratura. Il primo esempio di una tale macchina è il disco cifrante di Leon Battista Alberti. Il grande architetto fiorentino, oltre a migliorare la cifratura di Cesare, in sostanza la automatizzò con un dispositivo costituito da due



Disco di Leon Battista Alberti in uso nell'esercito confederato durante la guerra civile americana

cerchi concentrici con sopra inciso l'alfabeto, liberi di ruotare sullo stesso asse. Spostando ad esempio il secondo cerchio di cinque posti rispetto al primo si otteneva per ogni carattere il carattere cifrato secondo la chiave 5 o, meglio, E.

Questo disco era di aiuto anche nella cifratura di Vigenère, perché bastava spostare il secondo disco per ogni carattere del messaggio in chiaro, del numero

di posti indicato dalla chiave.

La figura qui sopra mostra un disco di Alberti usato dall'esercito confederato durante la guerra civile americana.

Dal disco cifrante di Alberti derivarono le macchine cifranti più complesse come l'Enigma usata dalle forze dell'Asse nella seconda guerra mondiale.

Enigma fu inventata nel 1918 dal tedesco Arthur Scherbius, che, insieme con l'amico Richard Ritter, fondò una società che produsse numerose invenzioni, tra cui appunto la macchina cifrante Enigma.

Si trattava in sostanza di una macchina elettromeccanica costituita da un dispositivo di immissione (tastiera), da più dischi scambiatori costituiti da fili elettrici variamente intrecciati e da un dispositivo di emissione costituito da un visore a lampadine contenente le 26 lettere



Macchina Enigma

dell'alfabeto. Premendo il tasto di una lettera (ad esempio la A), veniva inviato un segnale elettrico ai dischi scambiatori. Il segnale seguiva un percorso variamente complicato dipendente dalla posizione dei dischi scambiatori e infine faceva accendere la lampadina della lettera cifrata (ad esempio E). La chiave di cifratura era costituita dalla posizione in cui erano montati i dischi scambiatori. La macchina fu costruita in varie versioni e divenne via via più complicata, tra l'altro con l'aggiunta di un pannello con spinotti spostabili, che consentivano altri percorsi del segnale elettrico. In sostanza le innovazioni si traducevano

nella possibilità di usare una chiave più lunga.

All'atto pratico, la macchina enigma usata nella seconda guerra mondiale era assolutamente sicura per le tecnologie dell'epoca. L'unica speranza di decrittare i messaggi era conoscere o alme-



La macchina Ultra

no risalire alla chiave. Gli inglesi, consci dell'importanza strategica di poter conoscere in anticipo le azioni e le intenzioni del nemico, istituirono un apposito centro per la decrittazione a Bletchey Park presso Londra, dove installarono anche una macchina, chiamata Ultra, che serviva per analizzare i messaggi crittografati per cercare di decifrarli.

Ma torniamo alla battaglia di capo Matapan. È lecito chiedersi per quale motivo gli italiani dovessero affidare all'etere dei messaggi crittografati per stabilire i dettagli di un'operazione che poteva essere concordata de visu. In realtà l'insufficienza della nostra arma aeronautica ci costrinse a chiedere l'aiuto dell'aviazione dell'alleato tedesco e questo poteva essere fatto con la dovuta tempestività solo con trasmissioni via etere.

Il caso sfortunato fu che la squadra inglese di Bletchey Park riuscì a decrittare proprio i messaggi relativi alla battaglia di capo Matapan, ribaltando il fattore sorpresa da nostro favore a nostro sfavore. La cosa fu così clamorosa che si parlò di tradimento, di guerra di spie e di altre ipotesi fantasiose. Nulla di tutto questo. I nostri messaggi furono decifrati da una ragazza diciannovenne, Mavis Lever, che ebbe come indizio dal suo capo servizio Dilly Knox l'indicazione che i messaggi italiani cominciavano tutti con le lettere PER seguite da una X, spesso usata dai telegrafisti per indicare lo spazio vuoto fra due parole. Seguendo una particolare procedura, la ragazza concluse che quella lettera non era una X ma una S; e che la prima parola dei messaggi doveva essere «personale». I dispacci iniziavano con l'espressione «personale per signor», seguita dal nome del destinatario. La giovane si impadronì del codice Enigma come fosse un cruciverba e il 25 marzo 1941 decrittò questa nota: *«In risposta al messaggio 53148 del 24 marzo. Oggi 25 è il giorno X meno 3»*. Mavis decifrò anche il dispaccio 53148 che indicava il luogo dove gli italiani avrebbero attaccato. Così, la sorpresa si trasformò in una trappola mortale per la nostra Marina.

Questo scaccia qualunque sospetto di tradimento. Al massimo la nostra Marina può essere accusata della leggerezza di aver introdotto in tutti i messaggi un elemento fisso facilmente intuibile. Sono proprio questi gli appigli che servono ai crittografi nel loro lavoro enigmistico.



L'incrociatore Fiume

La regia nave Fiume apparteneva con le gemelle Zara, Pola e Gorizia alla classe di incrociatori pesanti "Zara" impostati tra il 1929 e il 1931 come miglioramento delle precedenti unità della classe "Trento" (Trento e Trieste) impostate nel 1925, primi incrociatori costruiti rispettando i limiti del trattato di Washington che prevedeva limiti nel tonnellaggio (10.000 t) e nel calibro delle artiglierie (205 mm).

Rispetto agli incrociatori della classe "Trento" che, erano molto veloci (35 nodi con motori di 150.000 HP), ma poco maneggevoli e poco protetti, le unità classe "Zara", sia pure con un aumento del tonnellaggio totale, ebbero una protezione maggiore, anche se meno veloci (33 nodi con motori da 95.000 HP) e furono senz'altro tra le migliori unità in confronto con gli altri incrociatori dello stesso tipo di Francia, Gran Bretagna e USA.

Di questi 7 incrociatori pesanti, tre andarono perduti a capo Matapan (Zara, Pola, Fiume), il Trento fu affondato il 14 giugno 1942 al centro del mar Ionio da un sommergibile, il Trieste il 10 aprile 1943 a La Maddalena colpito da bombe d'aereo. I superstiti Gorizia e Bolzano alla data dell'armistizio erano a La Spezia ai lavori ed alla fine della guerra furono trovati semiaffondati.

L'ultimo incrociatore pesante, messo in cantiere nel 1930, il Bolzano, prodotto in un unico esemplare, privilegiò nuovamente la velocità. Con i suoi 173.000 HP raggiunse oltre 36,8 nodi.



L'incrociatore Fiume fu impostato il 29 aprile 1929 nei cantieri dello Stabilimento Tecnico Triestino a Trieste, varato il 27 aprile 1930 e completato il 23 novembre 1931.

Dislocamento	11.870 ton.
Lunghezza	182,8 m
Larghezza	20,6 m
Pescaggio	6,2 m
Propulsione	8 caldaie 2 turbine 2 eliche
Potenza	95.000 hp
Velocità	35 nodi
Autonomia	5.367 mn
Equipaggio	31 ufficiali e 810 sottufficiali e comuni

Armamento	8 cannoni da 203/53 mm
	12 cannoni da 100/47 mm

4 mitragliere da 40/39 mm
8 mitragliere da 13,2 mm
2 aerei

Corazzature verticale 70 mm
 orizzontale 70 mm
 torrette 150 mm



I ragazzi del "Fiume"

La città di Fiume



Fiume è una città di mare situata sul Golfo del Quarnaro nell'Alto Adriatico che ha avuto un rapporto travagliato con l'Italia.

Era una città illirica, conquistata dai Romani nel 60 d.C. Appartenne ai Franchi, fu poi comune autonomo, poi dal sec. XV austriaca, veneziana ed ancora austriaca. Porto franco dal 1719, diventò il principale sbocco sul mare dell'Ungheria.

Nel 1910 contava 50.000 abitanti per la maggioranza italiani sia pure con forti minoranze croate ed ungheresi. La città aveva avuto un forte sviluppo industriale soprattutto legato ai cantieri ed al silurificio. Il siluro fu infatti inventato dal fiumano Giovanni Luppis e perfezionato dal britannico Whitehead che vi fondò l'omonima fabbrica.

Nel novembre 1918, con la sconfitta dell'Impero Austriaco, la città fu disputata tra l'Italia e il nascente regno dei Serbi, Croati e Sloveni e occupata da un contingente internazionale in attesa delle decisioni del Trattato di Pace.

Nel frattempo molto attivo era il Consiglio Nazionale che reclamava, a nome della maggioranza dei cittadini, l'annessione all'Italia.

Mentre erano ancora in corso i negoziati, il 12 settembre 1919 una colonna di 2.500 ex combattenti nazionalisti guidati da Gabriele d'Annunzio, partiti da Ronchi (vicino Monfalcone), occupò la città chiedendo l'annessione all'Italia.

Il governo Giolitti tentennava ed allora il Poeta proclamò la Reggenza Italiana del Carnaro.

A Fiume si istituì fino a Natale del 1920 uno stato praticamente autonomo, che si dette anche una costituzione (la Carta del Carnaro), emise leggi, stampò francobolli e intrattene relazioni diplomatiche con vari Stati.

La questione fu risolta a livello internazionale con il trattato di Rapallo e la costituzione dello Stato libero di Fiume che però ebbe breve vita in quanto con il successivo Trattato di Roma del 1924 fu sancito il passaggio di Fiume all'Italia.

Le tragiche vicende del secondo conflitto mondiale hanno strappato l'Istria all'Italia.

La città occupata solo il 3 maggio 1945 dalle forze di Tito fu assegnata dal Trattato di pace di Parigi del 10 febbraio 1947 alla Jugoslavia.

Ci fu allora il forzato esodo della popolazione italiana (il 70%) e oltre un migliaio sparirono massacrati dai nuovi padroni.

La città fu ripopolata con elementi provenienti da tutte le regioni dei Balcani e rinominata Rijeka (che significa proprio Fiume in lingua serbo croata).

Nel 1991 in seguito alla disgregazione della Jugoslavia è entrata a far parte della Croazia e conta ad oggi circa 120.000 abitanti.

Gli italiani rimasti sono solo 7.300.

La nave ospedale Gradisca

La nave ospedale Gradisca che intervenne sul luogo dello scontro di capo Matapan era la nave passeggeri olandese GEBRIA di 13.868 t. varata nel 1913 ed utilizzata sulle rotte del Sud America. Poteva trasportare oltre 1500 passeggeri.

Acquistata dal Lloyd Triestino nel 1935, fu poi noleggiata dalla Marina ed utilizzata prima come trasporto truppe per l’Africa Orientale e successivamente come nave ospedale in Etiopia, Spagna, ed Albania.

Nel dopoguerra, ritornata ad uso civile nel 1946. si incagliò sull’isolotto di Gaudio e fu in seguito a ciò demolita.

Nelle prime ore del 29 marzo 1941 la tragedia nella acque del Mediterraneo si era conclusa. Tranne due caccia, l’Oriani e il Gioberti, che, sia pure danneggiati, erano riusciti ad allontanarsi, gli incrociatori Zara e Fiume e i caccia Alfieri e Carducci erano affondati. Solo l’incrociatore Pola immobile e ridotto all’impotenza galleggiava. Il mare brulicava di cadaveri, di naufraghi e di rottami.

Il caccia Jerwis lo affiancò salvando i superstiti e poi alle 3.55 lo affondò con un siluro.

Le navi britanniche rimasero sul luogo fino alla mattina del 29 recuperando i naufraghi ma alle 11 interruppero le operazioni di soccorso e rientrarono alla base.

Prima di lasciare la zona l’ammiraglio Cunningham inviò un messaggio radio in chiaro al capo di stato maggiore della Marina Italiana comunicando le coordinate del luogo ed invitandolo ad inviare una nave ospedale.

L’ammiraglio Riccardi ringraziò dal gesto cavalleresco e dispose l’immediata partenza della nave ospedale più vicina.

Il 29 marzo la nave Gradisca era a Taranto con 704 feriti imbarcati a Valona. Raggiunta dall'ordine di portare soccorso ai naufraghi di Capo Matapan, partì alle 15 dello stesso giorno e, navigando a tutta forza (pur essendo la più veloce delle navi ospedale raggiungeva solo i 16 nodi), solo il 30 marzo alle ore 19 raggiunse la zona dello scontro. All'inizio raccolse soltanto alcuni cadaveri, poi solo qualche ora dopo, alle 21, furono salvati i primi 4 naufraghi stremati dal freddo e dalla sete. Via via nei giorni seguenti si recuperarono altre zattere con altri sopravvissuti.

Le ricerche furono interrotte alle ore 20 del 4 aprile. Erano stati tratti in salvo 161 superstiti delle cinque navi affondate.

Altri 905 erano stati salvati e fatti prigionieri dalle navi inglesi subito dopo lo scontro.

I caduti, compreso un naufrago deceduto a bordo del Gradisca per le gravi ferite riportate, furono pertanto 2.303 (782 dello Zara, 813 del Fiume, 328 del Pola, 211 dell'Alfieri, 169 del Carducci e gli altri erano a bordo del Gioberti e dell'Oriani, i due caccia che riuscirono a salvarsi).

La nave ospedale giunse a Messina alle 8.30 del 7 aprile. Dei 161 superstiti 55 furono ricoverati nel locale ospedale militare mentre gli altri, ritornati in buone condizioni fisiche, furono avviati ai depositi.

Marinai cilentani a capo Matapan

Salvatore Biagini da Pisciotta



Salvatore Biagini

Salvatore Biagini nacque a Caprioli, frazione di Pisciotta, l'11 febbraio 1914 da Umberto e da Brigida Gareffa. Si arruolò nella Regia Marina il 21 settembre 1931, poco dopo aver compiuto diciassette anni. Il 1° maggio 1939 fu imbarcato sulla corazzata Vittorio Veneto col grado di Secondo Capo Meccanico e perciò partecipò in prima linea alla battaglia di capo Matapan. Quando la corazzata fu silurata, alle 15,20 del 28 marzo 1941 presso l'isolotto di Gaudo, Salvatore Biagini, nella sua qualità

di Capo Meccanico, si calò insieme con i suoi uomini nelle paratie stagne della nave al disotto della linea di galleggiamento per tamponare la grave falla provocata dal siluro e scongiurare l'affondamento dell'unità, che poté così raggiungere il porto di Taranto, sia pure alla velocità ridotta di soli 19 nodi.

Biagini trascorse le lunghe ore di navigazione nel buio delle stive, da dove poté uscire solo all'arrivo nella base di Taranto.

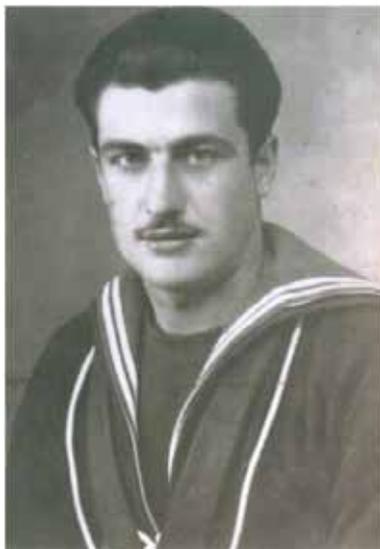
Dopo la guerra egli proseguì la sua carriera nella Marina Militare fino a raggiungere il grado di Sottotenente di Vascello.

Morì il 6 maggio 1972.

Anche il fratello di Salvatore, Attilio Biagini, nacque a Caprioli di Pisciotta e si arruolò nella Regia Marina.

A differenza di Salvatore non partecipò alla battaglia di capo Matapan.

Imbarcato su una nostra unità, perse la vita in un conflitto a fuoco alla fine della guerra.



Attilio Biagini

Francesco Chirico da Futani

In una bella giornata di sole dell'agosto del 1951, sulla spiaggia di Villasimius nel sud della Sardegna, un pescatore dilettante notò una bottiglia molto incrostata arenata sulla battigia. La bottiglia era ben sigillata con un tappo e della cera e sembrava contenere il classico messaggio. Spinto dalla curiosità il signor Alfredo (questo il nome di battesimo del pescatore) decise di aprirla e con grande stupore estrasse un pezzo di tela con uno scritto ancora ben leggibile. Decise di portarla immediatamente alla Capitaneria di Porto di Villasimius, dove fu letto il seguente messaggio:

«R. Nave Fiume - Prego signori date mie notizie alla mia cara mamma mentre io muoio per la Patria. Marinaio Chirico Francesco da Futani, via Eremiti 1, Salerno. Grazie signori - Italia!»

Il messaggio era stato scritto 11 anni prima, dalla parte opposta del Mediterraneo, durante la battaglia di capo Matapan nel marzo 1941, quando l'incrociatore Fiume venne affondato insieme allo Zara e al Pola e a due CT.

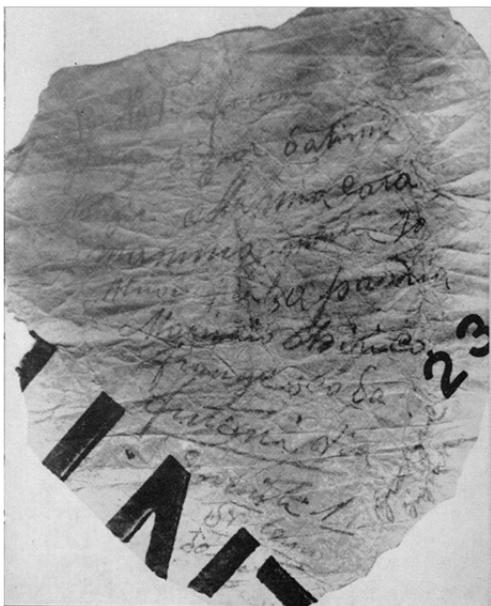
Subito vennero effettuate delle ricerche: il pezzo di tela effettivamente era un pezzo delle coperture delle mitragliatrici antiaeree, e tra i membri dell'equipaggio dati per dispersi (735, oltre a 79 caduti e 269 sopravvissuti, prigionieri o soccorsi) c'era un marinaio con quel nome.

Il messaggio fu recapitato alla madre del povero marinaio ad Eremiti, una frazione di Futani, paese poco distante da Capo Palinuro. Il padre, che mai aveva disperato del ritorno del figlio, era già morto nel '48.

La povera madre ebbe almeno la consolazione di sapere che l'ultimo pensiero del figlio era stato per lei, e per la Patria. Il fatto ebbe una certa risonanza tra le cronache di quell'anno e commosse l'Italia intera.

Alla memoria del marinaio Francesco Chirico fu decretata una medaglia di bronzo: «...prima di scomparire in mare con l'unità, confermava il suo alto spirito militare, affidando ai flutti un messaggio di fede e di amor patrio che, dopo undici anni, veniva rinvenuto in costa italiana».

Mai decorazione fu più meritata.



Il messaggio nella bottiglia



Lapide commemorativa a
Eremiti di Futani (SA)

Beniamino Veneroso da Pisciotta



Beniamino Veneroso, nato a Pisciotta il 1° novembre 1919, anch'egli imbarcato sul Fiume, fu più fortunato del suo commilitone cilentano Francesco Chirico. Egli infatti, riuscì a salire su una zattera (un salvagente Carley, come quello indicato in figura).

Qui, tra mille stenti sopravvisse per cinque giorni e quattro notti, senz'acqua né cibo, fino all'arrivo della nave ospedale Gradisca. Ricoverato all'ospedale di Messina, vi rimase per oltre un mese prima di essere dimesso ed inviato a casa per una breve licenza. Ritornò poi a Napoli a disposizione del locale distaccamento della Marina Militare. Dopo l'8 settembre '43 ritornò a piedi nella sua Pisciotta.



Fig. 1 - Beniamino Veneroso

Conclusioni

La battaglia navale di Capo Matapan segnò una dura sconfitta per la Marina Italiana. Le perdite sia di uomini che di mezzi furono ingenti, come mostra la tabella qui a fianco, e furono tali da influenzare, anche dal punto di vista psicologico, il prosieguo del conflitto. Per una serie di banalità, di insipienze, di leggerezze, di errori di valutazione era stata vanificata e ribaltata la superiorità di mezzi di cui la nostra Marina godeva nel Mediterraneo all'inizio del conflitto. Le uniche difficoltà oggettive, che già dall'inizio potevano influenzare negativamente la nostra condotta in guerra, furono:

- la scarsa efficienza dei mezzi aeronautici che avrebbero dovuto appoggiare le azioni della flotta;
- la mancanza assoluta di navi portaerei che potessero sopperire alla scarsa autonomia dei velivoli, portandoli direttamente in zona operativa;
- la scarsità di carburante per le navi e la difficoltà di approvvigionamento.

L'ultimo fattore fu certamente determinante, perché spesso impedì la mobilità delle nostre navi e di conseguenza influenzò negativamente anche la condotta della guerra terrestre in Africa settentrionale.

Nessuna colpa e nessuna insufficienza può invece essere addebitata ai nostri marinai e ai nostri comandanti. In ogni occasio-

PERDITE ITALIANE A CAPO MATAPAN		
Navi		Uomini
Incrociatori	<i>Zara</i>	782
	<i>Pola</i>	328
	<i>Fiume</i>	813
Cacciatorp.	<i>Alfieri</i>	211
	<i>Carducci</i>	169
	Totale	2303

ne, e tanto più nella sfortunata battaglia di capo Matapan, essi mostrarono un grande eroismo ed un grande attaccamento alla Patria e alla bandiera, fino al sacrificio della vita. Essi diedero lustro alla nostra Marina e alla nostra Patria.

L'eroismo dei nostri marinai e dei nostri comandanti fu riconosciuto cavallerescamente dagli stessi inglesi. L'autorevole quotidiano londinese Times, nell'edizione del 25 febbraio 1961, dopo quasi vent'anni dalla battaglia, scrisse testualmente: *“Riconosciamo che Matapan fu una nostra fortunata e assai fruttuosa azione navale, ma tributiamo anche onore alla Marina Italiana, quando onore le è indubbiamente dovuto”*.



Giorgio GIORGIS

Capitano di vascello

Comandante dell'incrociatore Fiume

Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria

Comandante di incrociatore, durante lunghi e faticosi mesi di guerra, aveva dato alla sua nave e all'equipaggio, la pronta intelligenza, la feconda attività, l'elevata dirittura spirituale che lo distinguevano. Attaccato nella notte sul 28 marzo da una squadra nemica comprendente più navi da battaglia, accettava la lotta con fiera dedizione.

Venuto a mancare ogni mezzo per continuare a combattere, ridotta la sua nave un groviglio di materia e di fuoco, ferito egli stesso al capo e sanguinante,

scendeva fra i marinai per trasfondere in loro con voce chiara, con parola calda la serenità e la forza del suo cuore.

Oltre ogni possibilità si prodigava nel tentativo di domare gli allagamenti, ed estinguere gli incendi. Perduta ogni speranza di salvezza, riuniva a poppa la sua gente per lanciare in estrema comunione di spiriti il saluto al Re.

E i marinai scesi ordinatamente nelle zattere, videro il loro comandante che diritto, forte, tranquillo, col sangue che gli colava lungo il viso, risaliva verso prora in mezzo al bagliore degli incendi.

Disparve con la nave che tanto aveva amato.

Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941

Ringraziamenti

Questo opuscolo è stato prodotto grazie al contributo ed al lavoro di molti.

In particolare si ringraziano:

- l'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana (www.marina.difesa.it), per il copioso materiale messo a disposizione;
- l'Istituto Studi Storici Economici e Sociali di Napoli (www.isses.it) ed in particolare Ciccio Fatica ed Uccio de Santis, per l'opera di raccolta e di analisi delle fonti storiche;
- i soci del Circolo Nautico Portosalvo di Marina di Pisciotta, ed in particolare Paolino Vitolo, per l'opera di compilazione e disegno grafico del presente opuscolo;
- i relatori del Convegno, Silvio Coccaro e Caterina Veneroso, per il loro indispensabile apporto.

Circolo Nautico Portosalvo "Girolamo Vitolo"
Marina di Pisciotta
www.portosalvopisciotta.it