



Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA



**NON LASCEREMO SOLI
I NOSTRI FUCILIERI**



Anno LVIII

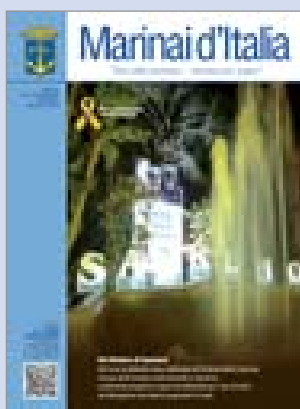
n. 1/2 • 2014
Gennaio/Febbraio

Poste Italiane S.p.a.
Spedizione in Abbonamento
Postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n° 46)
art. 1 comma 1 - DGB Roma



Dal Sindaco di Sanremo

*Dal 15 al 23 febbraio 2014, settimana del Festival della Canzone,
l'acqua della Fontana dello Zampillo a Sanremo
è stata tinta di giallo in segno di solidarietà per i due Fucilieri
del Battaglione San Marco prigionieri in India*



In copertina

Dal Sindaco di Sanremo

Dal 15 al 23 febbraio 2014, settimana del Festival della Canzone, l'acqua della Fontana dello Zampillo a Sanremo, è stata tinta di giallo in segno di solidarietà per i due Fucilieri del Battaglione San Marco prigionieri in India

Direttore responsabile

Giovanni Vignati

Redazione

Piero Fabrizi, Gaetano Gallinaro, Antonio Megna, Francesco Megna, Massimo Messina, Daniela Stanco

Direzione, Redazione e Amministrazione

c/o Caserma M.M. Grazioli Lante
Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma
Tel. 06.36.80.23.81/2
Fax 06.36.80.20.90

Sito web

www.marinaitalia.com

E-mail

giornale@marinaitalia.com

Iscrizione n. 6038

Reg. Trib. Roma 28 novembre 1957

Progetto grafico e impaginazione

Roberta Melarance

Stampa

Artigrafiche Boccia spa,
via Tiberio Claudio Felice, 7
84131 Salerno

Numero copie 40.000

Codice fiscale 80216990582

C.C. Bancario

UNICREDIT BANCA DI ROMA S.p.A.
Agenzia di Roma 213
Ministero Difesa Marina
IBAN: IT 28 J 02008 05114 000400075643
Codice BIC SWIFT: UNCRITM 1B94

C.C. Postale

n. 26351007
ABI 07601 - CAB 03200 - CIN O
IBAN: IT 7400760103200
Codice B.I.C. BPPIITRRXXX

Ambedue i conti intestati a

Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Presidenza Nazionale
c/o Caserma M.M. Grazioli Lante
Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma

MARINAI D'ITALIA

"Ai compagni d'armi reduci dalla Cina". Intervento per la rivolta dei

La Spezia, 9 febbraio 1902



Sommario



pag. 4



pag. 12



pag. 18

1 Editoriale del Presidente Nazionale

4 La Marina spagnola

10 A tavola con la filibusta

12 Il kayak da mare Navigazione amatoriale

16 Elogio dei nonni

18 I Laghi Amari

23 Crociera dei Marinai d'Italia

settembre - ottobre 2014

Costa Pacifica

27 Vent'anni in Marina

ei boxers

Un Menu di bordo

Collezione ANMI a cura di A. Pini



28 Un Artusi della Regia Marina

30 La X Flottiglia MAS contro l'URSS

34 Foto d'epoca

36 Fino all'ultimo

40 Manifesti navali

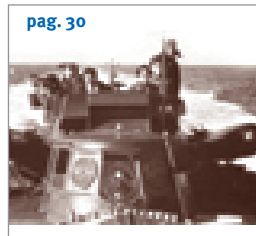
42 Storia di un bel viaggio

44 Nimitz

46 Che fine ha fatto la motonave Hedia

48 Recensioni

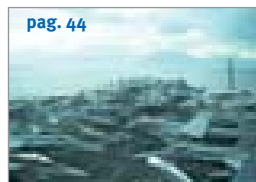
pag. 30



pag. 42



pag. 44

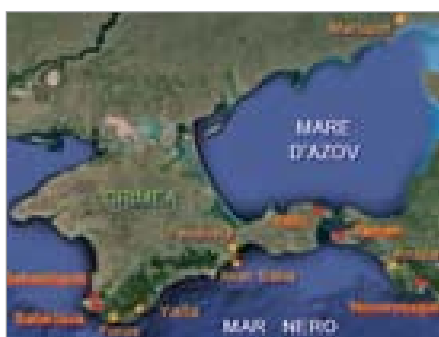
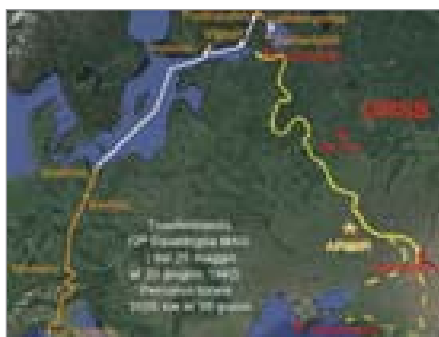


Nello scorso mese di dicembre è stato inoltrato ai Gruppi il "Tabulato Soci" (in formato elettronico ai Gruppi dotati di posta elettronica) da aggiornare in occasione delle operazioni relative al Tesseramento 2014 e restituire alla Presidenza Nazionale entro e non oltre il 31 marzo 2014 (art. 21 del Regolamento).

Si ricorda che il versamento della quota associativa annuale al proprio Gruppo rientra a pieno titolo tra i doveri del Socio, al pari dell'osservanza dello Statuto, del Regolamento e delle deliberazioni delle Assemblies e di ogni altro Organo Sociale (art. 12 dello Statuto).

Tutti i "Marinai d'Italia" sono pertanto invitati a non attendere le sollecitazioni del Presidente, dei Consiglieri o del Segretario di Gruppo per rinnovare il Tesseramento, ma farsi partecipi in prima persona versando tempestivamente la quota associativa nei termini previsti e svolgendo una incisiva e convinta azione di proselitismo tra amici e conoscenti, in particolare tra i giovani.

In merito al versamento della quota annuale pro-capite alla Presidenza Nazionale, il cui importo per il corrente anno è rimasto invariato, corre l'obbligo di rammentare che essa va sempre versata per intero a prescindere dal periodo dell'anno in cui il Socio viene iscritto e che la stessa riveste carattere obbligatorio in quanto parziale concorso alle spese generali istituzionali ed editoriali che deve essere versato da tutti i Soci dei Gruppi (art. 62 dello Statuto), compresi quelli che non desiderano ricevere il Periodico o che non lo avessero ricevuto a causa di disguidi postali o di errori nell'indirizzo (fermo restando il diritto a rappresentare tramite il Gruppo ogni eventuale disguido verificatosi nella consegna a domicilio o comunque rilevato, assicurando ogni sforzo della Presidenza Nazionale per ovviare all'inconveniente).



La X Flottiglia MAS contro l'URSS

Le operazioni navali dei mezzi d'assalto della Marina ai due fianchi del fronte russo negli anni 1942-43

Domenico Carro
Socio del Gruppo di Roma



MAS
nel Mar Nero

Non tutti sanno che nella 2a Guerra Mondiale la nostra Marina non è rimasta confinata all'interno del Mediterraneo, ma è stata presente anche molto al di fuori, soprattutto con i sommergibili, che hanno operato nell'Atlantico e navigato in tutti gli oceani del globo. Fra le basi più decentrate utilizzate dalle nostre forze marittime, vi furono Massaua (per le navi coloniali, fino all'occupazione britannica), la Concessione Italiana di Tien-Tsin (difesa dai Fucilieri del San Marco) – oltre a Shanghai (sede del Comando navale per l'Estremo Oriente) e ad altri porti asiatici – e Bordeaux, sede di *Betasom* (il Comando dei Sommergibili oceanici). A queste, si aggiunsero le basi che si resero necessarie ai due fianchi del fronte russo: nell'Istmo di Carelia e nella penisola di Crimea. Va ricordato che la guerra contro l'Unione Sovietica venne dichiarata da Germania, Italia e Romania (22 giugno '41), subito seguita da Finlandia, Ungheria e Slovacchia.

Le tre direttrici dell'avanzata delle forze dell'Asse verso Est puntavano su Mosca, Leningrado e Stalingrado. Per prima venne raggiunta Leningrado, che fermò l'avanzata germanica e finlandese. Poi i Tedeschi arrivarono alla periferia di Mosca (2 dicembre), ma vennero subito ricacciati indietro a distanza di sicurezza. Nel settore meridionale, in cui vi era anche il C.S.I.R. (Corpo di Spedizione Italiano in Russia, potenziato poi a livello di Armata: l'ARMIR), proseguì di buona lena l'avanzata in Ucraina in direzione di Stalingrado, ma rimase inespugnata la piazzaforte di Sebastopoli in Crimea. Vennero quindi poste sotto assedio sia Leningrado (dall'8 settembre) che Sebastopoli (dal 30 ottobre '41). Questi assedi permanevano tuttavia inefficaci, poiché Leningrado – pur stretta fra i Tedeschi da sud ed i Finlandesi da nord – riusciva a rifornirsi con le navi sul Lago Ladoga, mentre Sebastopoli continuava ad essere

regolarmente raggiunta dal traffico navale, protetto dalla flotta sovietica che operava indisturbata nel Mar Nero. La Germania richiese pertanto all'Italia il contributo, in quelle due aree, di mezzi della X Flottiglia MAS (i cui recenti successi, soprattutto ad Alessandria il 19 dicembre '41, avevano impressionato Berlino). L'Italia accolse favorevolmente queste prime ed uniche richieste germaniche di aiuto militare, anche quale orgogliosa replica alla freddezza che era stata a suo tempo manifestata dai Tedeschi all'invio del CSIR.

Visto che le partenze dei mezzi avvennero grosso modo nello stesso periodo (aprile-maggio '42), conviene parlare prima della missione a nord, poiché questa terminò molto prima dell'altra.

Per l'esigenza sul Lago Ladoga venne costituita la 12ª Squadriglia MAS, che, posta sotto il comando del C.C. Giuseppe Bianchini, includeva 90 uomini e 4 MAS (Motoscafi Armati Siluranti).

Per il trasferire i mezzi navali dal Mediterraneo al Mare Baltico si utilizzò il trasporto per via terrestre, utilizzato fin dall'antichità per il naviglio minore, come – ad esempio – si può tuttora vedere da un basorilievo della Colonna Antonina, davanti a Palazzo Chigi.

Dalla Spezia i MAS partirono il 25 maggio '42, caricati su grossi camion che raggiunsero Stettino, superando lungo la strada varie difficoltà nel passare nei centri abitati (una squadra di muratori allargò i punti troppo stretti) o sotto i ponti troppo bassi (i MAS venivano messi a terra, spinti su dei rulli oltre l'ostacolo e poi rimessi sui rispettivi camion). Da Stettino il trasferimento proseguì a bordo di un mercantile tedesco fino ad Helsinki; quindi a rimorchio su rotte costiere nel Baltico e poi nel canale e lago Saima; infine sul treno da

Mario Agodi

Marinai d'Italia, nel numero di giugno 2010, ha pubblicato un articolo dedicato al socio ANMI Mario Agodi classe 1916, MBVM e timoniere imbarcato su CB operanti in Mar Nero
(vds http://www.marinaiditalia.com/public/uploads/2010_06_14.pdf)



Riportiamo la motivazione della MBVM

Capo motorista di sommergibile sottoposto a violento bombardamento subacqueo teneva contegno forte e sereno eseguendo con perizia tutte le manovre ordinate. Al rientro della missione gravemente ferito durante un bombardamento aereo, incurante della ferita, si preoccupava soltanto della sorte dei suoi camerati ed esprimeva al Comandante il suo rammarico di non poter partecipare per lungo periodo alle missioni di guerra del sommergibile. Bell'esempio di attaccamento al dovere e di virtù militari.

Purtroppo Capo Agodi è deceduto il 10 ottobre del 2011 ma resta il ricordo del personaggio.



Il CB 1 su cui era imbarcato Mario Agodi

Punkasalmi a Lahdenpohja, scelta quale base logistica dei MAS. I mezzi furono allora immessi nelle acque del lago e raggiunsero in navigazione Sortanlahti, loro base operativa (20-22 giugno), avendo complessivamente percorso 3105 km in 26 giorni (trasferimento organizzato e diretto dal C.V. Orazio Bernardini).

Le operazioni navali furono subito avviate (25 giugno), nell'ambito del «*Distacco navale internazionale K*», costituito dai 4 MAS italiani, la vetusta MS *Sisu* finlandese ed alcuni posamine tedeschi. Le prime missioni svolte in quell'inizio di estate (poco favorevole ai MAS per la persistenza del chiarore durante l'intero arco notturno) furono di vigilanza, ricognizione, sbarco informatori, appoggio ad unità finlandesi e germaniche, oltre alla ricerca di un fantomatico sottomarino russo che era stato segnalato.

A partire da metà agosto il Comando interalleato (finlandese) diede agli Italiani maggiori possibilità di attacco del traffico sovietico.

I MAS ebbero pertanto varie occasioni di ingaggiare unità nemiche e conseguirono dei successi tali da indurre i Russi a ridurre i movimenti delle proprie navi ed a contenerli su di una rotta più meridionale, fra approdi più sfavorevoli.



MAS nel Mar Nero

Fra fine ottobre ed i primi di novembre i MAS lasciarono il lago (che iniziava a ghiacciare), compiendo un percorso inverso rispetto all'andata, e si trasferirono al quartiere invernale di Reval (a Tallinn, capitale d'Estonia). Durante l'inverno, l'Armata Rossa riuscì ad aprire un corridoio stradale sicuro lungo il lato meridionale del Ladoga, consentendo l'arrivo di rifornimenti alla città per via terrestre e rendendo quindi superflua la ripresa delle operazioni dei MAS. Nella successiva primavera, tenuto conto della mutata situazione bellica, venne deciso di far rientrare la squadriglia in Italia; i MAS furono lasciati agli alleati Finlandesi.

In 4 mesi di attività, i MAS avevano al loro attivo 60 missioni nel lago e 17 scontri navali. Essi avevano affondato 2 navi (1 cannoniera classe *Bira* e 1 cargo da 1300 t.), danneggiato delle motovedette e un convoglio russo, ridotto i rifornimenti navali nemici, sia pure temporaneamente. Questo risultato parziale, in linea con le finalità dell'assedio, non va sottovalutato: nonostante l'apertura del corridoio terrestre nel gennaio 1943, le gravi privazioni patite a Leningrado in quell'inverno ridussero la città in una situazione di estrema sofferenza (al termine dell'assedio, un anno dopo, la popolazione si era ridotta da 3,2 milioni a 2,5 milioni).

Per l'esigenza nel Mar Nero venne costituita la 4ª Flottiglia MAS, posta sotto il comando del C.F. Francesco Mimbelli ed articolata su tre squadriglie: quella dei MAS (in tutto ne vennero inviati 10, di cui 4 subito e gli altri durante l'estate), quella dei 6

Quattro MAS diretti al Baltico



sommergibili tascabili CB e la squadriglia dei mezzi speciali, che includeva 5 motoscafi siluranti e 5 barchini esplosivi.

La X Flottiglia MAS, pur avendo fino allora operato nell'intero Mediterraneo (da Creta a Malta, e da Gibilterra ad Alessandria), non avrebbe potuto passare dall'Egeo al Mar Nero attraverso Dardanelli e Bosforo poiché le convenzioni internazionali non lo consentivano e la Turchia (neutrale) era un guardiano assolutamente intransigente. Fu quindi necessario utilizzare la grande via d'acqua del Danubio, secondo la normale prassi seguita dagli antichi Romani, come vediamo anche sui raffinati bassorilievi della Colonna Traiana.

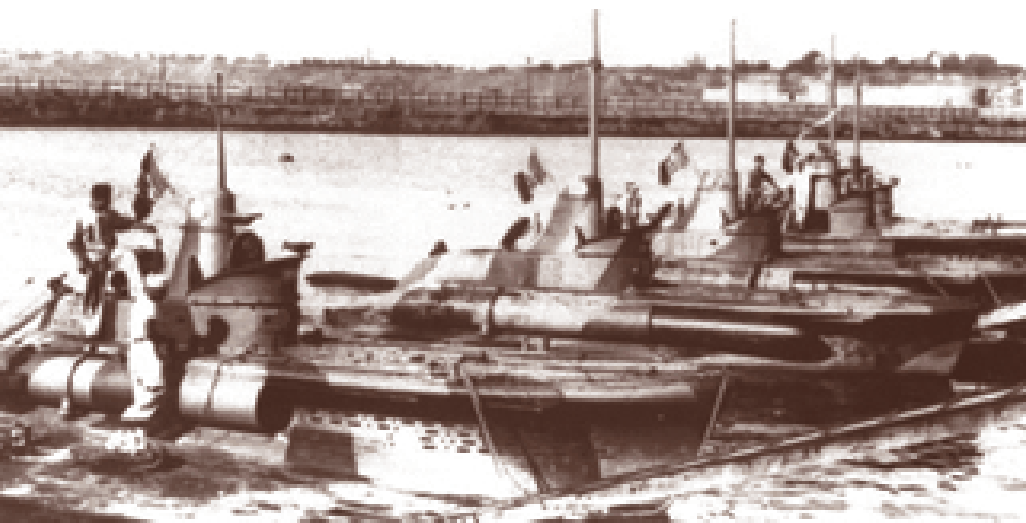
I MAS partirono infatti da Venezia e, imbarcati sui camion, giunsero a Vienna, ove vennero immessi nel fiume; essi proseguirono navigando sul Danubio – prima a rimorchio fino a Galati, poi autonomamente – ed arrivarono a Costanza (scelta come base logistica) in 12 giorni. Per i sommergibili CB esistevano già dei carri ferroviari preposti al loro trasporto dalla fabbrica (nel Milanese) al mare. Venne pertanto utilizzata la ferrovia, che li trasportò direttamente da La Spezia a Costanza in 7 giorni. Per i mezzi speciali venne invece organizzata un'apposita autocolonna, attrezzata come una base logistica mobile. Questa viaggiò per ferrovia da La Spezia fino a Simferopoli, al centro della Crimea, e proseguì poi per strada fino a Foros (18 giorni di viaggio). Tale località era infatti stata scelta come base operativa dei mezzi speciali, essendo a 30 miglia da Sebastopoli. I MAS ed i sommergibili raggiunsero invece il porto di Yalta, ottimamente posizionato per intercettare il traffico navale russo diretto alla predetta piazzaforte.

La flotta sovietica del Mar Nero era allora alquanto potente: 1 corazzata, 4 incrociatori, 1 conduttore di flottiglia, 10 cacciatorpediniere, 29 sommergibili e molte unità da pattugliamento e da trasporto. Le sue basi erano Sebastopoli (ormai utilizzata solo per brevi soste), Novorossisk, Tuapse, Poti e Batum. I Russi controllavano quindi l'intera costa orientale del Mar Nero ed anche lo Stretto di Kerc, oltre a Sebastopoli e Balaklava.

Il primo mese di attività della Flottiglia (a partire dal 4 giugno '42) fu dedicato al

5 mini-sommergibili CB ormeggiati nel porto di Costanza, in Mar Nero, nel giugno 1942, poco prima del loro trasferimento a Yalta, in Crimea

In guerra sul mare di E. Bagnasco – Albertelli 2005





MAS 528 sul lago Ladoga

blocco ed alla presa di Sebastopoli. I mezzi italiani conseguirono subito molti successi, che indussero i Russi a sospendere ogni traffico navale a sostegno degli asse-diati. Si giunse quindi alla capitolazione della piazzaforte, il 2 luglio, mentre ogni accesso al mare era bloccato dagli Italiani. Quello stesso giorno il C.C. Salvatore Todaro, comandante dei mezzi speciali, fu il primo a prendere possesso del porto di Balaklava, entrandovi con tutti i suoi motoscafi a bandiere spiegate, mentre le forze romene irrompevano in città da terra. Il numero di missioni eseguite da tutta la flottiglia fino ad allora era già considerevole: 65 dai MAS, 24 dai sommergibili e 56 dai mezzi speciali.

Cadute Sebastopoli e Balaklava, ed essendo nel frattempo stato liberato anche lo Stretto di Kerc, le forze speciali avevano concluso il proprio compito nel Mar Nero. Vennero pertanto spostate, prima a Feodosia e poi a Mariupol. I MAS furono rischierati più a levante, a Feodosia e Iwan Baba, per avvicinarsi alle rotte da proteggere, mentre i sommergibili furono oggetto di rischieramenti diversificati, andando anche a Burgas per controllare l'eventuale traffico navale proveniente dal Bosforo.

Oltre agli attacchi contro il naviglio nemico, il nuovo compito dei MAS fu quello di proteggere i rifornimenti navali germanici che, essendo destinati al fronte terrestre, dirigevano verso nord per entrare nel Mare d'Azov e raggiungere Mariupol e Rostov. In tali azioni i mezzi italiani conseguirono nuovi successi, incluso il siluramento del moderno incrociatore *Molotov*.

I gravi rovesci subiti dalle forze terrestri dell'Asse fra novembre '42 e gennaio '43 indussero *Supermarina* a far rientrare in Italia l'autocolonna con i mezzi speciali, a preannunciare il ritiro dei MAS entro maggio ed a iniziare l'addestramento di equipaggi tedeschi sui MAS a Pola.

L'attività operativa dei MAS in Mar Nero proseguì comunque regolarmente, e si concluse con l'ultima missione effettuata al largo di Yalta il 13 maggio '43. Sette giorni dopo, nel corso di una cerimonia ufficiale, tutti i MAS furono ceduti alla Marina tedesca, mentre i nostri equipaggi rientrarono in Italia.

I sommergibili CB, nel frattempo rischierati a Sebastopoli, continuarono ad operare intensamente fino ad agosto del '43, effettuando ulteriori 21 missioni in mare. Il 26 agosto, in particolare, uno di essi silurò e affondò un sommergibile russo. A fine mese gli ultimi sommergibili CB vennero ritirati e ricoverati nel porto di Costanza.

In 15 mesi di attività, la Flottiglia MAS nel Mar Nero aveva fornito un contributo determinante alla presa di Sebastopoli e Balaklava, nonché un valido contributo alla sicurezza dei rifornimenti navali diretti al fronte terrestre attraverso il Mare d'Azov. I mezzi italiani avevano affondato 3 navi da trasporto (più una quarta silurata da un MAS e poi finita da un aereo) e 3 sommergibili sovietici; avevano inoltre danneggiato l'incrociatore *Molotov*, mettendolo fuori gioco per due anni. Nessun mezzo era stato perso durante le azioni in mare, ma tre erano affondati in porto (2 MAS e un CB) a causa del bombardamento aereo sovietico su Yalta.

In conclusione, le operazioni condotte dai mezzi della X Flottiglia MAS ai due fianchi marittimi del fronte russo si sono dimostrate ottimamente organizzate, nonostante le inusuali difficoltà dei trasferimenti e della logistica in bacini di operazione difficilmente raggiungibili, e sono state condotte con ferma determinazione e con la consueta audacia che ha caratterizzato tutte le azioni dei nostri mezzi d'assalto, come si vede sia dai risultati conseguiti, sia dai riconoscimenti ottenuti.

Il Comandante della 4a Flottiglia MAS nel Mar Nero, CF Francesco Mimbelli (successivamente decorato MOVVM) è stato insignito della Croce con Aquila d'oro tedesca per la partecipazione alla conquista di Sebastopoli, mentre il Comandante della 12a Squadriglia MAS nel Lago Ladoga ha ottenuto la Medaglia di Bronzo al Valor Militare «sul



campo», avendo dimostrato «in ogni circostanza sereno ardimento e spirito combattivo». È stata inoltre assegnata la Medaglia d'Oro al Valor Militare a due Comandanti di MAS nel Mar Nero: STV Emilio Legnani, che silurò l'incrociatore sovietico *Molotov*, e STV Ettore Bisagno (alla memoria), mortalmente ferito in combattimento; altri due Comandanti hanno ricevuto la Medaglia d'Argento al Valor Militare: CC Salvatore Todaro (successivamente MOVVM), per l'irruzione nel porto di Balaklava con i suoi motoscafi, e STV Renato Bechi, per l'affondamento di una unità militare sovietica nel Lago Ladoga. Va infine ricordato che le attività dei nostri mezzi d'assalto in Mar Nero, soprattutto per la presa di Sebastopoli, sono citate con ampio risalto nella motivazione della concessione della Medaglia d'Oro al Valor Militare alla X Flottiglia MAS (1940-1943).

■ ■ ■