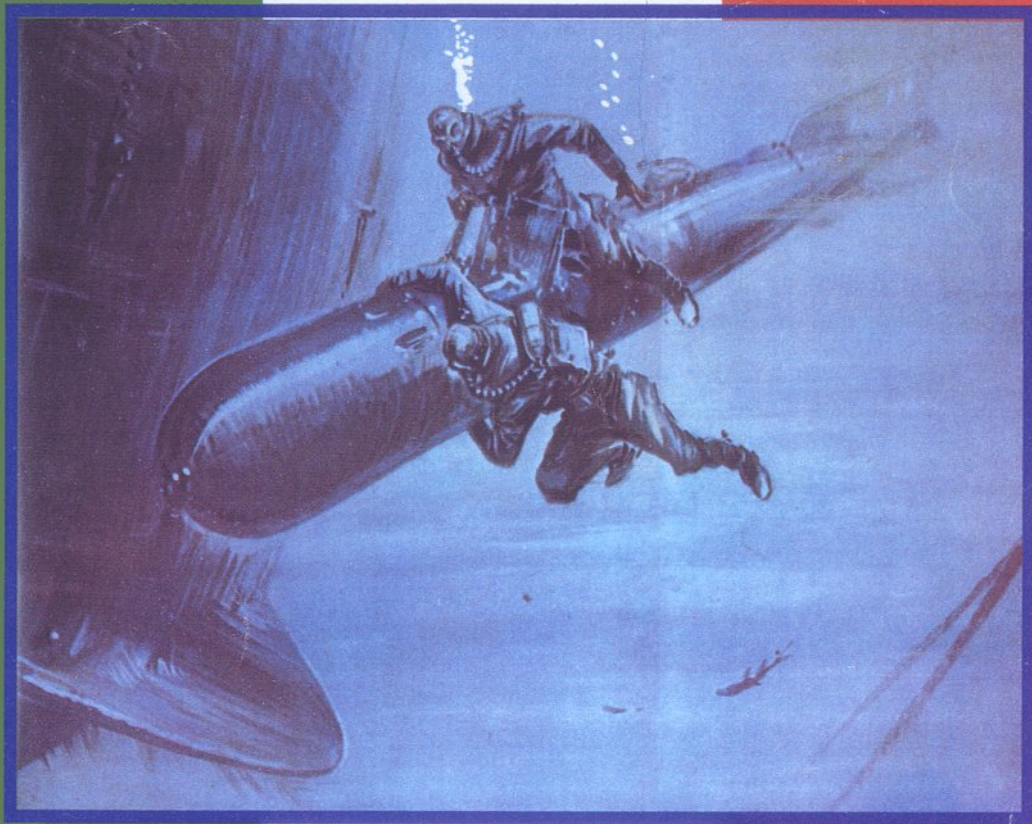


*TRIESTE A RICORDO DEGLI UOMINI GAMMA  
DELLA X<sup>a</sup> FLOTTIGLIA MAS  
1940 1945*

# ANTONIO MARCEGLIA & SPARTACO SCHERGAT



**UOMINI**

**MARINAI**

**MEDAGLIE D'ORO**

**Dalla Profondità degli abissi, al cielo degli eroi**



*Centro Regionale Studi di Storia Militare Antica e Moderna Trieste*



## Antonio Marceglia & Spartaco Schergat

### Presentazione del Presidente Fulvio Barbiani

In questa giornata, cara ai marinai d'Italia, ai triestini, giuliani, istriani e dalmati che, con sacrificio ed abnegazione dettero tutto alla Patria, si vuole esprimere il dovuto riconoscimento a quanti, sacrificarono le loro giovani vite.

Nei travagliati anni del secondo conflitto mondiale, i marinai italiani dettero uno splendido esempio di dedizione al dovere. Acconto agli uomini imbarcati sulle navi e nei sommergibili si affiancarono a loro quei volontari che, per spirito d'avventura d'estremo coraggio ed ardimento, decisero di presentarsi alle selezioni per il costituendo "Corpo degli Uomini Gamma": gli assaltatori della Marina.

Sono gli eredi dei Magg. G.N. Raffaele Rossetti e Cap. Medico Raffaele Paolucci che, con la loro Mignatta (siluro portato a nuoto da due operatori), durante il primo conflitto mondiale, affondarono la corazzata Viribus Unitis e di Luigi Rizzo che, con il suo Mas, silurò la corazzata Santo Stefano, orgoglio della I. R. Marina Austro-Ungarica.

Gli equipaggiamenti e gli armamenti utilizzati in queste imprese furono lo spunto per studiare, sotto il massimo segreto, lo sviluppo di nuove armi insidiose e a basso costo, già successivamente alla fine della Grande Guerra. Naturalmente alla fine degli anni trenta, con l'avvicinarsi degli insidiosi venti di guerra, si decise di promuovere in modo più decisivo la ricerca e la produzione di mezzi offensivi che permettessero di procurare gravi danni all'avversario, per l'utilizzo dei quali appunto bisognava avvalersi di uomini selezionati e con i nervi d'acciaio, pronti e motivati ad immolarsi anche all'estremo sacrificio. A questi uomini furono affidati i Maiali ed i Barchini Esplosivi oltre che ad equipaggiamenti subacquei moderni altamente tecnologici ed innovativi.

La Mignatta divenne il ben noto Siluro a Lenta Corsa, comunemente soprannominato MAIALE. Questo era un siluro pilotato da due operatori che, spinto da un silenzio motore elettrico, veniva trasportato da un vettore vicino all'obiettivo per proseguire in autonomia al fine di essere collocato poi sotto la chiglia di una nave nemica, ove era fatto saltare con un dispositivo a tempo (il termine Maiale fu usato per la prima volta da Teseo Tesei al momento dell'ormeggio del mezzo, piacque subito a tutti, e con questo nome oggi è ricordato).

Dal MAS si arrivò per evoluzione ad un'altra arma insidiosa e terribile, usata da questo speciale reparto: il Barchino, (MTM, MTSM...), motoscafo modificato che, trasportato anch'esso da un vettore era successivamente guidato ad alta velocità contro il bersaglio. Il pilota negli ultimi metri di corsa aveva l'opportunità di salvarsi lanciandosi posteriormente, mentre il mezzo, bloccato sulla rotta decisa, colpiva la nave nemica. Una prima carica esplosiva lo faceva affondare e ad una profondità predeterminata, poi esplodeva la carica restante provocando danni devastanti alla chiglia.

Questi uomini operarono inquadrati nella Regia Marina nella 1ª Flottiglia MAS poi rinominata Xª: la Decima.

Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, i superstiti combatterono sia al sud, con i nuovi alleati (prendendo la denominazione MARIASSALTO), sia al nord, nella Marina della Repubblica Sociale Italiana ed in ambo gli schieramenti pur motivati da ideali diversi, si fecero riconoscere per il coraggio e determinazione.

Finita la guerra, molti di questi uomini, furono impiegati per il recupero di relitti, la bonifica delle mine disseminate nei mari e nei porti, e poi dimenticati.

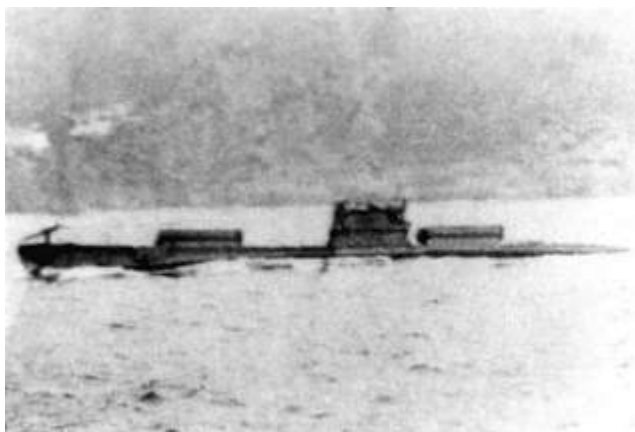
I loro successori sono gli Incursori della Marina Militare, comunemente conosciuti come COMSUBIN (Comando Subacquei ed Incursori Teseo Tesei) con sede, oggi, al Varignano presso la base navale militare di La Spezia. Attualmente sono impiegati in operazioni sia in Patria sia all'estero dove l'Italia partecipa con le proprie forze armate ad operazioni di pace.

Desideriamo ricordarli. È un atto doveroso, il minimo che si possa fare, anche se oramai molti di loro ci hanno da tempo lasciato.

IL PRESIDENTE  
Fulvio Barbiani

L'impresa d'Alessandria non fu un'operazione isolata, ma soltanto l'episodio più clamoroso e più fortunato di una serie d'azioni portate dai mezzi d'assalto della nostra Marina, contro le basi nemiche nel Mediterraneo, da Alessandria a Gibilterra, da Algeri ad Orano, da Suda, ad Alessandretta e nel Mar Nero.

Di tutte le Potenze che parteciparono all'ultimo conflitto, soltanto l'Italia disponeva di questo speciale reparto che, poteva a volte essere più pericoloso di una squadra da battaglia. Si trattava di un pugno d'uomini armati soprattutto del proprio coraggio. Il reparto dei mezzi d'assalto disponeva di un certo numero di "maiali" di "barchini" di vari tipi di "MAS" oltre a squadre di sommozzatori e uomini-gamma addestrati a raggiungere a nuoto, le navi nemiche per applicarvi dei piccoli ordigni ad orologeria chiamati comunemente "cimici" oltre a speciali bauletti esplosivi. Per raggiungere i rispettivi obiettivi, gli uomini dei mezzi d'assalto avevano a disposizione sommergibili particolarmente attrezzati, l'Iride poi lo Scirè (Comandante C.C. Principe Junio Valerio Borghese) al quale fu successivamente affiancato anche l'Ambra (Comandante C.C. Mario Arillo) ed il Gondar. Dopo la perdita dell'Iride e dell'Ambra, lo Scirè proseguì da solo tutte le operazioni fino alla sua perdita.



Particolarmente intensa fu l'attività svolta dagli incursori della nostra Marina contro la piazzaforte di Gibilterra. In un primo tempo, i "maiali" raggiungevano l'obiettivo con l'aiuto di un sommergibile, ma in seguito fu creata una vera e propria base segreta a bordo del piroscalo Olterra, una nave italiana internata nel porto spagnolo di Algeiras, a poche miglia dalla base britannica. Questo mercantile fu trasformato e adattato per il montaggio e la fuoriuscita notturna degli "S.L.C."

Complessivamente le azioni contro Gibilterra furono sei. Le prime tre fallirono per incidenti tecnici, la quarta, compiuta il 19 settembre 1942, registrò il primo successo dei "maiali" dopo di quello conseguito a Suda dai "barchini". I violatori di Gibilterra furono Vesco, Zozzoli, Catalano, Giannoni, Visintini e Magro. Divisi in coppie, essi affondarono due grosse petroliere e una motonave armata. La quinta azione contro Gibilterra, denominata operazione "BG 5", si svolse l'8 dicembre 1942 e fu una tragedia per la Marina italiana.

Gli inglesi, che fino a qualche tempo prima avevano sempre attribuito ai siluri dei sommergibili i danni riportati dalle loro navi nella rada di Gibilterra, (sicuri della inviolabilità della base), erano stati messi in sospetto dal ritrovamento in mare di una tuta da sommozzatore. Corsero pertanto ai ripari organizzando una squadra di uomini-rana che, doveva svolgere un servizio di sicurezza subacqueo. Capo di questa squadra era Lionel Crabb, scomparso misteriosamente nel 1957 mentre nuotava sotto delle navi sovietiche a Portsmouth.

La sera dell'8 dicembre 1942 furono proprio Crabb e i suoi uomini a scoprire i nostri "maiali" e a far cadere sopra di loro una pioggia di bombe di profondità che provocarono la morte del T.V. Licio Visintini, del suo secondo Giovanni Magro, del Serg. Salvatore Leone. Furono catturati il Gm. Girolamo Manisco e il Sc. Dino Varini. Dei sei uomini partiti dalla "Oltterra" a bordo di tre "SLC", soltanto il S.T.V. Vittorio Cella riuscì a fare ritorno alla base.



L. Visintini

G. Magro

S. Leone

L'ultima impresa contro Gibilterra, l'operazione "BG 6", fu compiuta il 7 maggio 1943. Tre "maiali", condotti rispettivamente da Notari e Lazzari, Tadini e Mattera, Cella e Montalenti, riuscirono ancora una volta a penetrare nel porto affondando tre grossi piroscafi da carico.



V. Cella in tenuta da palombaro

I mezzi d'assalto tentarono inoltre più volte, ma senza riuscirci, di violare anche la base di La Valletta, mentre raggiunsero successi ad Algeri e Orano. Da parte loro, gli uomini-gamma furono spesso utilizzati per particolari azioni di sabotaggio contro navi nemiche ancorate in porti neutrali.

L'impresa più importante dei nostri sommozzatori è senza dubbio quella compiuta dal Ten Art. Luigi Ferraro nel porto turco di Alessandretta nel giugno-luglio del 1943.

Ferraro, abilissimo sommozzatore, particolarmente addestrato per questo genere di azioni, venne inviato ad Alessandretta, coperto dalle nostre ignare autorità diplomatiche, col compito di affondare le navi nemiche cariche di materiale bellico.

I "bauletti" utilizzati erano concepiti in modo da provocarne lo scoppio in mare aperto. In tal modo, infatti, non sarebbe risultata violata la neutralità del porto turco. Tali ordigni erano dotati di un'elica che si metteva in movimento solo quando la nave procedeva a una velocità di almeno cinque nodi. Lo scoppio avveniva quando la piccola elica aveva compiuto un certo numero di giri corrispondenti ad alcune miglia di percorso. Operando da solo, Ferraro riuscì ad affondare due mercantili nemici e a danneggiare gravemente un terzo.

Si ritiene opportuno, prima di raccontare dell'impresa di Alessandria, ricordare brevemente gli avvenimenti ed i fatti che la precedettero.

L'ultimo scorcio del 1941 è il periodo più nero per la "Mediterranean Fleet", la squadra navale britannica del Mediterraneo. Gli italiani, forse a causa delle batoste subite a Taranto e a Capo Matapan, si sono fatti più animosi, rivelano un migliore addestramento cui si aggiunge un più vigoroso spirito aggressivo. Già durante l'estate, per gli inglesi, è diventato molto difficile provvedere al rifornimento di Malta, la cui sopravvivenza è diventata una necessità nel quadro della strategia navale britannica del Mediterraneo. L'isola è da tempo sottoposta a continui bombardamenti da parte delle forze aeree dell'Asse e, anche se con imperdonabile ritardo, i comandi italiani hanno deciso di mettere a punto un piano per la conquista dell'isola, sul modello di quello portato a conclusione dai tedeschi contro Creta.



Ten. Art. L. Ferraro

È stato proprio per frantumare il mito dell'inviolabilità di Malta che i mezzi d'assalto della Marina italiana hanno cercato di ripetere a La Valletta il colpo di mano compiuto dai "barchini" del comandante Faggioni nella baia di Suda, qualche mese prima. Per l'azione contro Malta si decide di usare contemporaneamente i "barchini" e i "maiali".

Gli assaltatori italiani sanno perfettamente che il compito che li attende è molto difficile, perché La Valletta è molto più protetta di Suda; ma questa consapevolezza non rallenta la loro volontà di ottenere comunque un successo capace di risollevarne il morale dei marinai italiani "Occorre che tutto il mondo sappia che ci



Teseo Tesei

sono degli italiani i quali si recano a Malta nel modo più temerario. Se affonderemo qualche nave, oppure no, non ha importanza: quel che importa è che noi si sia capaci di saltare in aria con il nostro apparecchio sotto gli occhi del nemico, avremo così indicato ai nostri figli e alle future generazioni, a prezzo di quali sacrifici si serva il proprio ideale e per quali vie si pervenga al successo". T.V. Teseo Tesei.

È con questo stato d'animo che, gli uomini dei mezzi d'assalto italiani vanno all'attacco di La Valletta all'alba del 25 luglio 1941. Il gruppo, di "barchini" e di "maiali", è affidato al comando del C.C. Vittorio Moccagatta e come secondo il suo parigrado Giorgio Giobbe. Il primo a partire è Tesei, ha il compito di far saltare le reti di sbarramento del porto e favorire il passaggio dei "barchini". Questi, prima di partire ha scritto sul suo diario: "Presumo che non farò in tempo altro che a portare il mio maiale sotto la rete. Alle 4.30 la rete dovrà saltare e salterà. Se sarà tardi spoletterò al minuto". Furono le sue ultime parole.

La fine sua e del secondo, 2° Capo Alcide Pedretti, è ancora un mistero: una lancia di perlustrazione troverà in mare una maschera da sommozzatore con brandelli di carne e capelli attaccati. Alle 4.30 Giobbe ordina l'attacco dei "barchini". Il secondo gruppo condotto da Frassetto arriva velocissimo a cento metri dall'ingresso del porto, ma resosi conto che gli sbarramenti non sono saltati (l'esplosione del "maiale" di Tesei aveva fatto supporre il contrario) riesce a catapultarsi in mare prima dello scoppio del suo barchino. Dopo Frassetto arriva il "barchino" di Carabelli che va ad esplodere contro il pilastro del ponte. Nel frattempo la guarnigione di Malta è in allarme e la seconda ondata di "barchini" è accolta dal tiro delle mitragliere e dei cannoni. Gli assaltatori italiani corrono in un mare sconvolto dalle esplosioni e abbacinati dai riflettori, sette "barchini" sono centrati.

L'impresa, dal punto di vista operativo è fallita, ma gli italiani hanno dimostrato di saper morire con coraggio. Gli stessi inglesi lo riconoscono e i loro giornali tessono l'elogio delle "squadre suicide" della Marina italiana.

La sera del 18 dicembre, il sommergibile "Scirè", comandato dal Principe Junio Valerio Borghese, si avvicina silenziosamente ad Alessandria. Alle 18.40, tre "maiali" si staccano dal sommergibile. Ha così inizio l'Operazione G.A.3, la più importante di tutte quelle compiute dagli incursori della Marina italiana durante la guerra. Il sommergibile "Scirè" era partito da La Spezia il 3 dicembre del 1941. Raggiunta la base di Lero il 9, ne era ripartito il 14 diretto sull'obiettivo. Navigando a quota profonda, il sommergibile superò la zona pericolosa e predispose la fuoriuscita dei "maiali" e dei sommozzatori che avvenne due ore dopo. L'operazione degli assaltatori contro Alessandria era stata decisa allo scopo di sferrare un colpo mortale alle navi da battaglia britanniche. Questa volta si voleva colpire ed affondare le corazzate "Queen Elizabeth" (sulla quale si trovava l'ammiraglio Cunningham) e "Valiant", oltre a una grossa petroliera.

Gli equipaggi prescelti per tale missione erano così composti:

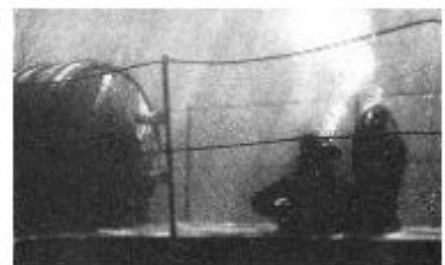
1. T.V. Luigi Durand de la Penne e capo palombaro Emilio Bianchi.
2. Capitano A.N. [armi navali] Vincenzo Martellotta e capo palombaro Mario Marino.
3. Capitano G.N. [genio navale] Antonio Marceglia e palombaro Spartaco Schergat.

Equipaggi di riserva:

1. Tenente Luigi Feltrinelli e palombaro Luciano Savarè.
2. Sottotenente medico Giorgio Spaccarelli e palombaro Armando Memoli.

I due piloti di riserva uscirono per primi dallo scafo per aprire i cassoni in cui i "maiali" erano nascosti, poi rientrarono come era stato convenuto. Lo scopo era quello di risparmiare una notevole fatica a coloro che dovevano operare. I bersagli furono assegnati come sempre dal comandante del sommergibile.

De la Penne doveva colpire contro la corazzata ancorata nel punto X, Marceglia l'altra corazzata nel punto Y, Martellotta una grossa petroliera il cui carburante avrebbe dovuto poi prendere fuoco per



L'uscita subacquea di un operatore

lo scoppio di bombe incendiarie, trasformando tutto il porto in un rogo. La presenza di altre undici petroliere, per un complessivo di centoventi mila tonnellate di nafta, era determinante agli effetti della distruzione totale della munitissima base britannica.

Il Comandante Borghese impartì l'ordine d'uscita agli equipaggi dopo aver avuto conferma, via radio, che le navi da battaglia si trovavano ancora nei punti segnalati. Subito dopo gli assaltatori si allontanavano dal sommergibile. De la Penne navigava al centro, fra Martellotta e Marceglia. Dopo circa un'ora, venuti in emersione, controllati gli orologi, accortisi di essere in anticipo sulla tabella di marcia si fermarono, aprirono i porta viveri e si misero a mangiare. Tuttavia, i tre "maiali", rimasero poco insieme. Marceglia perse contatto perché, navigandovi a ridosso, del molo, ebbe l'impressione di aver urtato contro uno scoglio e si fermò a controllare. Capi poi si trattava dell'effetto delle cariche di profondità. Anche Martellotta perse presto contatto.

Da quel momento in poi ogni equipaggio ebbe una storia sua. Tutti e tre, in ogni modo, passarono la prima ostruzione per la medesima, fortunata circostanza: tre Cacciatorpediniere inglesi stavano entrando nella base e la rete posta a sbarramento fu aperta. Oltre a ciò, il motoscafo che lanciava, a brevissimi intervalli le bombe subacquee, interruppe la sua opera e si fece da parte. Con il favore della notte, passarono l'ostruzione nella scia di quelle navi. Per poco uno di loro, non fu speronato da un caccia.

Leggiamo ora l'eccezionale impresa degli incursori attraverso le relazioni redatte più tardi dagli stessi protagonisti.

### Relazione di Durand de la Penne

"Decido di eseguire la navigazione in superficie. Il mio vestito fa acqua, il respiratore va bene. Navighiamo in formazione senza respiratori, con Marceglia sulla sinistra e Martellotta sulla dritta. Essendo in anticipo sull'orario apriamo il tubo porta viveri e facciamo colazione. Continuiamo la stessa rotta. Dopo circa cinque minuti sentiamo il primo scoppio di bomba, ci avviciniamo alle ostruzioni. Vediamo e sentiamo parlare alcune persone sull'estremità del molo. Vediamo anche un grosso motoscafo che incrocia silenziosamente dinanzi al molo e che lancia bombe. Le bombe ci danno abbastanza fastidio. Navigo senza respiratore, solamente con la testa fuori. Ho perduto il collegamento con Marceglia. Vedo di poppa delle macchie scure che si avvicinano rapidamente: sono tre grossi cacciatorpediniere. Passo a pochi centimetri dalla prua del primo. Aumento velocità ed esco in superficie. Entro in porto insieme col secondo caccia mentre l'onda del terzo mi butta sotto la boa. Perdo il contatto con Martellotta. Il terzo caccia è a poca distanza. Vedo chiaramente l'equipaggio che traffica. Ho molto freddo perché il vestito continua a fare acqua.



D. de la Penne



E. Bianchi

Arrivo al posto d'ormeggio della nave francese "Lorraine" e avvisto la massa scura del mio bersaglio. Sono circa le due del 19 dicembre e mi trovo a 30 metri di distanza dalla corazzata. M'immergo a quota 7 metri e mi avvicino. Dopo poco urto contro la carena. Il freddo mi ha reso le mani inutilizzabili e non riesco a fermare il motore. Casco sul fondo fermandomi a 17 metri. Sono molto pesante, per l'acqua che ho nel vestito, devo abbondantemente riempire il sacco del respiratore per avere la spinta necessaria per portarmi a galla. Rilevo di essere a circa 15 metri al traverso delle torri di prua. Non riesco a vedere la sentinella.

Scendo sul fondo e tento di mettere in moto l'apparecchio, ma non parte. Decido di andare a poppa ad aiutare Bianchi, ma mi accorgo che il mio secondo è scomparso: suppongo che deve essere svenuto e quindi spinto a galla. Ritengo che non sia opportuno lasciare a galla il palombaro perché segnalerebbe la nostra presenza. Arrivato in superficie e non trovando Bianchi, decido di portare il "maiale" sotto la nave. L'apparecchio non parte, un cavo di acciaio si è incastrato nell'elica. Dovrò trascinarlo sul fondo fangoso. Dopo qualche minuto sono tutto sudato. Gli occhiali sono appannati e non vedo nulla. Mi fermo per pulire gli occhiali. Durante questa operazione allago la maschera. Provo a scaricare l'acqua dall'interno, ma non ci riesco. Devo quindi berla. Le pieghe della tuta mi fanno molto male. Sento che mi avvicino, causa l'aumentare dei rumori di bordo. Gli ultimi metri sono i più duri: lavoro meccanicamente senza capire dove vado e cosa faccio.

Sono passati circa 40 minuti da quando ho cominciato.

Ricomincio a trascinare l'apparecchio fino al completo esaurimento delle mie forze. Copro il cruscotto col fango per evitare che la luminosità possa indicare la posizione per eventuali ricerche, quindi mi porto in superficie lungo lo scafo. Da bordo m'illuminano con proiettori e mi tirano una scarica di mitragliatore. Vado allora sotto bordo e mi dirigo verso la boa di prua della corazzata, lì trovo Bianchi che mi dice di essere svenuto. Gli dico che tutto è a posto e che le spolette sono in moto. Intanto da bordo ci prendono in giro, credono che la nostra missione sia fallita: parlano di italiani. Faccio notare a Bianchi che fra poco avranno una diversa considerazione degli italiani.

Sono le tre e mezzo. Veniamo portati sul quadrato. Viene un ufficiale e mi dice che non abbiamo avuto fortuna.

Sono circa le quattro, il comandante della nave mi chiede anche lui dove ho messo la carica. Mi rifiuto di rispondere. Mi fanno scendere con Bianchi e con la scorta. Chiedo dove siamo e mi dicono che siamo sotto le torri di prua: ritengo quindi che la carica sia proprio sotto di noi. Gli uomini di scorta sono pallidi e gentili. Mi danno del rum e mi offrono delle sigarette. Dai nastri dei loro berretti, costato che sono sulla corazzata "Valiant".

Quando mancano dieci minuti all'esplosione chiedo di parlare al comandante. Gli dico che fra pochi minuti la sua nave salterà, che non c'è più niente da fare e che, se voleva, poteva mettere in salvo l'equipaggio.

Il comandante mi chiede ancora dove ho messo la carica, e siccome non rispondo mi fa accompagnare di nuovo nella cala. Sento gli altoparlanti che danno ordine di sgomberare la nave. Rinchiuso nuovamente al buio nella cala, dico a Bianchi che è andata male, che per noi è finita, ma che possiamo essere soddisfatti per la missione compiuta. Bianchi però non risponde, mi accorgo che non c'è più.

Passano alcuni minuti e avviene l'esplosione. La nave ha una fortissima scossa. Il locale è invaso dal fumo. Non ho nessuna ferita. La nave sbanda sulla sinistra. Salgo la scaletta e trovato il portello aperto, vado verso poppa. Sono solo. Vedo un orologio che segna le sei e un quarto. Raggiungo la poppa dove sono molti ufficiali e mi metto a guardare la corazzata "Queen Elizabeth" che è a circa 500 metri. L'equipaggio della "Queen Elizabeth" è sulla prua. Passano pochi secondi e anche questa corazzata salta. Si solleva sull'acqua e dal fumaiolo escono pezzi di ferro, altri oggetti e nafta che arrivano in coperta da noi e sporca tutti quanti.

Dopo un quarto d'ora ritrovo Bianchi. Ci conducono a terra. Nel campo di concentramento di Alessandria troviamo alcuni ufficiali italiani che hanno udito le esplosioni. Alcuni infermieri italiani mi offrono un'ottima pastasciutta".

## Relazione di Marceglia

"Avvisto alla distanza di circa 300 metri il mio bersaglio, la nave da battaglia "Queen Elizabeth". A un certo momento ritengo di essere sotto lo scafo della nave. Avanzo di qualche metro, ora il rumore è molto forte e faccio eseguire una ricognizione. Il palombaro Schergat mi fa segno di salire. Sono in corrispondenza con l'aletta di rollio alla quale assicuro l'apparecchio con un morsetto. Mando il palombaro all'altra aletta per eseguire il collegamento. Nella suddivisione del lavoro, avevo assegnato al palombaro questa fase, avendo verificato la mia scarsa capacità di mantenere l'equilibrio e la direzione sott'acqua di notte. Il primo tentativo non riesce. Schergat ritorna e gli ordino di ritentare. Dopo un certo tempo, che mi sembra enorme, ricevo finalmente il segnale: è arrivato dall'altra parte. Gli porto l'altro morsetto e assicuriamo il cavetto all'aletta di rollio di sinistra. Ritorniamo all'apparecchio; Schergat, staccata la carica, mi avverte che si sente male. La lunga respirazione d'ossigeno e il lavoro a 10 metri di profondità, gli hanno prodotto un inizio d'avvelenamento da ossigeno con le caratteristiche scosse epilettiche. Termino il lavoro da solo e porto la testa dell'apparecchio in corrispondenza della chiglia della nave.



A. Marceglia

S. Schergat

Sono circa le tre e venticinque del 19 dicembre. Riprendiamo la navigazione. Passando di prora alla nave scorgo una luce della "Valiant" puntata sull'acqua. Forse c'è qualcosa che non va per i miei compagni.

Alle quattro e mezzo tocchiamo terra, ci liberiamo delle tute, le nascondiamo sotto una barca restando in divisa, indi ci avviamo in cerca di un'uscita. Siamo per varcarla quando un arabo ci ferma. Attraversiamo uno spiazzo e finalmente raggiungiamo la strada. Dopo pochi metri siamo fermati da un soldato sudanese. Gli parlo in francese; non capisce e chiama un'altra sentinella. Alla fine ci scambiano per marinai francesi che hanno perduto la strada e c'indicano la via per l'imbarcadero.

Verso le sei comincia ad albeggiare. Rovesciamo i polsi delle maniche per nascondere i galloni e il collo della giacca all'interno per occultare le stellette. Alle sei e cinque sentiamo uno scoppio. Alle sei e quaranta entriamo nel bar della stazione per rifocillarci e per scaldarci. Al momento di pagare con una delle banconote da cinque sterline che c' erano state date, il cameriere dice di non conoscere la moneta. Si reca all'ufficio militare della stazione e allo sportello della biglietteria, ma nessuno vuole cambiarla. La valuta inglese, già da tempo, non aveva più corso in Egitto e il cambio era autorizzato solo nelle banche, previa identificazione dell'interessato. Prendo una carrozzella e passo dai vari cambiavalute, ma tutti rifiutano. Finalmente trovo un ambulante che mi dà 380 piastre. Pago il bar, la carrozzella e altre mance. Quella mattina ci stendiamo al sole ad asciugare noi e i nostri soldi.

Verso mezzogiorno torniamo in città a mangiare in un ristorante a buon prezzo. Vagabondiamo un po'.

Finalmente alle quindici e trenta prendiamo il treno per Rosetta. Un poliziotto egiziano mi ferma all'uscita della stazione. Gli racconto che siamo due marinai francesi. Lui ci domanda perché siamo senza documenti, ma alla fine si offre di portarci a mangiare e all'albergo. Ci fa spendere molto, ma per lo meno ce la caviamo.

Il giorno seguente lo stesso poliziotto viene a prenderci in albergo e usciamo con lui a passeggio. Sono sempre assillato dal bisogno di denaro e nessuno vuole le nostre sterline.

Alle ore diciassette del venti dicembre siamo fermati e perquisiti da alcuni agenti. Mi trovano la tessera di ufficiale e dopo qualche minuto riescono a decifrare "R. Marina Italiana". È la fine.

### Relazione di Martellotta >

"A bordo del sommergibile "Scirè", alle ore sedici del diciotto dicembre 1941, ricevo dal Comandante il seguente ordine d'operazione: "Attaccare una grossa petroliera carica e disporre nelle immediate vicinanze quattro bombe incendiarie". Io mi permetto di obiettare: " Comandante, io obbedisco; però vorrei farLe presente che sarebbe stata ambizione mia e del mio palombaro di attaccare una nave da guerra". Il Comandante accetta questa mia osservazione e, per accontentarmi, poiché sapeva del probabile rientro in porto di una portaerei, modifica come segue il precedente ordine: "Ricerca nei suoi due posti d'ormeggio abituali la nave portaerei e attaccarla; in caso negativo tralasciare qualsiasi altro bersaglio e attaccare una grossa petroliera carica".



V. Martellotta

M. Marino

Il mare è calmo, la notte buia e intorno a noi tutto è tranquillo. Siamo avanzando lentissimamente quando il palombaro Marino mi dà un colpo sulla spalla: "Tutto a dritta" dice. Per poco non siamo investiti da una nave. Inizio la ricerca della portaerei, ma inutilmente (seppi in seguito che era partita prima della nostra azione).

Ad un certo momento mi trovo davanti la prua di una nave da guerra. Ritengo mio dovere attaccarla anche se così facendo vengo a disobbedire agli ordini. Quando sto per accingermi all'attacco, noto che i cannoni delle torri devono essere inferiori ai nostri 152: quindi ho da fare con un incrociatore, non con una corazzata. Un po' a malincuore decido di rinunciare a questo bel bersaglio già a portata di mano per andare in cerca della grossa petroliera.



Dopo circa un quarto d'ora di ricerche, sono costretto a togliermi la maschera a causa del mal di testa e di un urto di vomito. Continuo senza maschera verso la zona delle petroliere, finché ne vedo una grossa e carica che, stimo sulle 16.000 tonnellate. Provo ancora una volta a rimettere la maschera, ma non riesco a sopportare il boccaglio. Decido allora di eseguire l'attacco in superficie.

Mentre Marino sta lavorando sotto la carena, una nave più piccola si affianca alla nostra. Chiedo a Marino, con i soliti segnali, come va, e lui risponde che va bene. Quando torna a galla gli mostro la seconda unità, e lui, contento mormora: "Speriamo che resti qui ancora per tre ore, così sarà servita anche lei".

Depositare le bombe incendiarie ad un centinaio di metri dalla nave, mi avvio con Marino per uscire dal porto. Ad una barriera siamo fermati ed arrestati da alcune guardie egiziane. Veniamo condotti in un ufficio dove troviamo due tenenti della polizia egiziana che cominciano ad interrogarci.

Il mio orologio subacqueo è sul tavolo con altri oggetti sequestrati, sono esattamente le cinque e tre quarti del 19 dicembre. Pochi secondi dopo si sente una forte esplosione che fa tremare il caseggiato. Più tardi, mentre saliamo in macchina, se ne sente una seconda più lontana e, più tardi ancora, una terza.

### **Esponiamo ora un breve resoconto dell'impresa dal punto di vista degli avversari.**

La notte del diciannove dicembre 1941, l'ammiraglio Cunningham riposava nel suo alloggio a bordo della "Queen Elizabeth" quando, verso le quattro, un ufficiale si precipitò a svegliarlo per annunciargli che due sommergibilisti italiani erano stati trovati sulla boa prodiera della "Valiant".

Cunningham valutò immediatamente il pericolo, memore di quanto era accaduto a Suda e Gibilterra. Da tempo si attendeva un attacco italiano contro la flotta. Il servizio segreto gli aveva riferito che la Marina Italiana possedeva dei piccoli apparecchi d'assalto che potevano navigare in superficie o immersi portando le loro micidiali cariche fin sotto la carena delle navi.

Egli ordinò subito che i due prigionieri fossero interrogati allo scopo di conoscere per quale motivo si trovavano nel porto egiziano. Quando gli comunicarono che gli italiani si rifiutavano di parlare, ordinò immediatamente che essi venissero rinchiusi in una cala prodiera della "Valiant", situata bene al disotto della linea di galleggiamento. L'ammiraglio sperava evidentemente che i due italiani, trovandosi rinchiusi a bordo della nave condannata, si sarebbero decisi ad indicare il punto dove avevano nascosto le cariche.

La "Valiant" esplose pochi minuti dopo, e la stessa sorte toccò alla petroliera "Sagona" la cui esplosione danneggiò gravemente anche il cacciatorpediniere "Jervis" (l'affondatore del "Pola") che le si era affiancato. Dopo una ventina di minuti, mentre Cunningham si trovava a poppa per osservare il disastro, anche la "Queen Elizabeth" esplose. L'ammiraglio fu proiettato in aria per circa un metro e mezzo, per sua fortuna non riportò alcuna ferita.

Sei uomini avevano messo fuori combattimento più di settantamila tonnellate di naviglio nemico. Una cosa inaudita.

La flotta inglese del Mediterraneo, con la perdita delle ultime due corazzate efficienti, era in una situazione criticissima. Le navi poggiavano sul fondo e dalle fotografie della ricognizione aerea il danno non fu valutato in pieno. In Italia si pensò che si trattasse solo di lievi danneggiamenti, invece la "Valiant" rimase immobile fino al marzo del 1942 e fu poi portata a Durban per altri sei mesi di lavori; la "Queen Elizabeth" n'ebbe per un tempo assai più lungo. Non partecipò più ad alcun' operazione navale fino alla fine della guerra e fu poi disarmata.

Churchill informò il Parlamento inglese soltanto nell'aprile del 1942 quando il momento critico per la squadra inglese era passato. Gli inglesi ebbero parole d'ammirazione per i marinai italiani. Lo stesso ammiraglio Cunningham non mancò di elogiare il valore individuale degli italiani. Così scrisse: "Uno non può non ammirare il sangue freddo di questi italiani: ogni cosa era progettata, pensata, eseguita con la massima precisione e la massima determinazione".

## Un articolo pubblicato nel dopoguerra sul giornale "Sunday Express" diceva:

"Nella notte del diciannove dicembre 1941, sei uomini cambiarono il volto di una guerra. In quella notte, il potere navale nel Mediterraneo Orientale era stato invertito in senso sfavorevole agli alleati. Si dubita che mai, nella storia navale del mondo, sei soli uomini siano riusciti a compiere una distruzione così decisiva".

Lo stesso ammiraglio Cunningham non manco di elogiare il valore individuale degli italiani, Così scrisse: "Uno non può ammirare il sangue freddo di questi italiani: ogni cosa era progettata, pensata, eseguita con la massima precisione e la massima determinazione"

L'attacco alla base di Alessandria fu, forse, la missione più famosa e conosciuta e fatto unico nella storia, non vi furono morti. In maniera veramente sintetica, desideriamo raccontare anche alcune missioni sugli uomini e i mezzi che riteniamo doveroso ricordare.

In maniera veramente sintetica, desideriamo raccontare anche alcune missioni sugli uomini e i mezzi che riteniamo doveroso ricordare.

Nella primavera estate del '42, gli uomini ed i mezzi della 10ª MAS furono chiamati a partecipare a operazioni belliche e a svolgere compiti ben diversi da quelli che fino allora erano stati caratteristici. Molti sommozzatori furono impiegati nella vigilanza anti sabotaggio, in lavori portuali e ispezioni a scafi sinistrati.

La sera del quattordici maggio 1942, il sommergibile "Ambra" (Comandante il CC Mario Arillo) giunse davanti ad Alessandria per ripetere il successo dell'anno precedente. Purtroppo per una serie di sfortunate circostanze, gli assaltatori furono sbarcati in un punto più a ponente del previsto a causa di una forte corrente che contribuì anche a disorientare gli incursori. Inoltre il nemico fece largo uso di proiettori che limitarono la visuale agli operatori.

Il sei maggio muoveva da La Spezia, in direzione del Mar Nero, la colonna "Moc-cagatta", guidata dal C.C. Salvatore Todaro che, via treno e poi per strada, portò nella lontana Crimea cinque MTSM e cinque MTM. Furono compiute varie missioni di agguato sulle rotte di accesso e davanti a Sebastopoli per interrompere il flusso di rifornimenti. Durante le azioni furono colpite varie navi e affondati tre sommergibili russi.



M. Arillo



Peschereccio Cefalo

Un altro compito, di nuova concezione per i mezzi di superficie, fu svolto nel luglio agosto dal piropeschereccio "Cefalo" che, assieme al gemello "Sogliola" ed al motoveliero "Costanza", fu adattato al trasporto dei MTM e MTSM. Partiti da La Spezia furono dislocati in prossimità delle rotte normalmente seguite dalle portaerei che periodicamente rifornivano l'isola di Malta. L'inclemenza degli elementi limitò le missioni.

Nel luglio altri operatori, giunti artificialmente ad Algeiras, partendo dalla spiaggia, riuscirono ad affondare altre navi alla fonda nel porto di Gibilterra. I loro nomi: STV Agostino Strau-

lino e Giorgio Baucer, Sc. nocch. Carlo Da Valle, Sc. pal. Giovanni Lucchetti e Giuseppe Feroldi, 1° Sc. nocch. Vago Giari, pal. Bruno Di Lorenzo, capo sil. Alfredo Schiavoni, 2° capo cann. Alessandro Bianchini, Sc. cann. Evideo Boscolo, i fuochisti Rodolfo Lugano e Carlo Bucovaz. Tutti ebbero la Medaglia d'Argento al VM.

Il 6 agosto partiva da Lero per il porto di Haifa, nuova sede della Mediterranean Fleet, il sommergibile "Sciré" (Comandante Bruno Zelich). A bordo vi erano gli operatori: 2° Capo inf. Aurelio Morgan, 2° Capo IEF Eugenio Del Ben, Serg. nocch. Delfo Caprillo, Serg. cann. Sauro Mengoni, Sc. cann. Erminio Fioravanti, fuoch. Guido Fontebuoni, fuoch. Luca Ricciardi, Marò Paolo Baronchelli. Con incarichi speciali partecipavano il Capo can. Egil Chersi ed il Sc. pal. Rodolfo Beuck.

Le comunicazioni con "Marina Rodi", continuarono fino al 10 agosto. Dopo l'armistizio si venne a sapere, da fonte ufficiale inglese, che il battello fu affondato quello stesso giorno davanti a Haifa (33° 00' N e 35° 00'E) dalla vedetta antisom. "Islay", dopo averlo costretto ad emergere con il lancio di bombe di profondità. Solo le salme di Chersi e di Del Ben furono restituite dal mare quattro giorni dopo. Lo stendardo di questo sommergibile fu decorato con Medaglia d'Oro al VM il 28 aprile 1943. Nel settembre 1984 i sommozzatori della Marina Militare italiana, dopo numerose immersioni, individuarono e recuperavano tutte le parti più indicative dello scafo, insieme ai resti umani di 42 caduti.

Dopo lo sbarco anglo - americano nell'Africa francese, furono preparate missioni contro il porto di Boma. Si prevedeva l'impiego di MTSM di motosiluranti e nuotatori. Il 13 dicembre, trasportati dal "Cefalo", gli operatori ed i mezzi giunsero alla Gallite. I MTSM capitanati da Salvatore Todaro, Corrado Dequal e Ongarillo Ungarelli, non poterono operare causa le avversità del mare. Rientrati alla Gallite, il Comandante si concesse un po' di riposo in una cuccetta del "Cefalo". Alle otto e un quarto del 14 dicembre, il piropeschereccio fu attaccato da aerei che lo crivellarono di colpi: un proiettile perforò lo scafo e colpì alla testa Todaro uccidendolo nel sonno.



S. Todaro

Dopo l'otto settembre 1943, molti degli assaltatori prigionieri degli inglesi vennero liberati. Cooperarono con il governo del sud a fianco degli angloamericani. Con la nuova denominazione "MARIASSALTO" compirono numerose missioni, soprattutto di sabotaggio ed infiltrazione, fino a spingersi nel porto di La Spezia per attaccare gli incrociatori "Bolzano" e "Gorizia". Il CV Ernesto Forza preparò l'azione, a cui presero parte il cacciatorpediniere "Grecale", due MTSM, la motosilurante MS 74 e due CHARLOT, gli incursori TV De la Penne ed il Can. L. Zoppis, il TV L. Cugia con il Sc. L. Gatorno; di riserva il G.M. G. Manisco e il Sc. E. Marcolini. Venne colpito solamente il "Bolzano". L'azione risultò facilitata da una modesta sorveglianza ed un inesistente sistema difensivo, oltre ad una strana disposizione impartita dal Comandante Borghese (ordinò ai suoi di andare a letto presto).

Da testimonianze successive si venne a sapere che il CV Forza aveva comunicato a Borghese le modalità dell'azione, attraverso canali segreti e personali tenuti costantemente aperti.

Nell'aprile 1945 Mariassalto preparò un'azione contro il porto di Genova. Vi dovevano prendere parte il TV C. Dequal con il can. L. Zoppis, il TV L. Cugia ed il marò P. Castelli, il STV N. Conte con il Sc. E. Marcolini, il GM G. Manisco con il Sc. D. Varini. Scopo della missione era affondare la costruenda portaerei "AQUILA" al fine di ostruire il porto.

Da segnalare che in quei mesi, Antonio Marcegaglia era in missione al nord, indossando l'uniforme nemica della X MAS, per prendere contatti con il Comandante Borghese, su incarico di Mariassalto. Lo scopo della missione era di cercare punti d'incontro tra le forze del nord e del sud per impedire il dilagare delle truppe del maresciallo Tito nel Friuli Venezia Giulia.

I reparti rimasti al nord, sotto il governo della Repubblica Sociale Italiana, compirono lo stesso genere di imprese dei colleghi impiegati al sud. Si giunse anche ad incontri fraterni in territorio nemico, senza spargimento di sangue. Operarono a Pola con sommergibili CB e nella base Ovest da cui partì l'ultima impresa della Marina Repubblicana. Questa fu compiuta dal Barchino del Sc. Pilota Sergio Denti, che



S. Denti

attaccò il Cacciatorpediniere francese "Trombe" la notte del 16/17 aprile 1945, pochi giorni prima della cessazione delle ostilità. Al nord la X MAS, travalicando inaspettatamente gli intenti per cui era nata, divenne anche un'unità di fanteria di marina, formata quasi esclusivamente da volontari.

Questi reparti operarono sul fronte di Nettuno e poi anche nella Venezia Giulia, fino alla capitolazione.

Si conclude qui il sintetico ma doveroso ricordo sui fatti che videro i nostri incursori scrivere pagine di eroismo nella storia della nostra Marina. Per entrare nel loro spirito, desideriamo completare questo scritto proponendo la storia del palombaro Spartaco Schergat, un racconto tratto da un libro edito nel 1967 ed intitolato "Questi bravi ragazzi" nel quale sono riportati episodi di valore dei soldati italiani sui vari fronti di guerra.

### **"IL PALOMBARO CHE NON CHIESE NULLA"**

Gli Schergat abitavano a Bossedraga, che è il rione dei pescatori di Capodistria, ma nessuno degli Schergat era mai stato pescatore. Venivano dalla terra, e si diceva che i vecchi avessero avuto campi, case e bestie. Poi uno di loro, Pietro, era arrivato sulla costa e non aveva più voluto ritornare in campagna. Aveva provato diversi mestieri e infine era andato a lavorare con i palombari. Gli sarebbe piaciuto diventare come quegli uomini che scomparivano gorgogliando nel mistero verde dell'acqua: ma non c'era riuscito, ed era rimasto con loro soltanto come guida. Fare la guida del palombaro è come fare l'ayudante che porta il vestito di luce al torero, è un lavoro di rassegnazione. Bisogna preparargli lo scafandro, chiudergli l'elmo, sistemargli i pesi sul petto e sulla schiena. E poi vederlo andare giù e aspettare con una corda in mano, se dà due colpi vuole andare a destra, se ne dà tre vuole andare a sinistra, se ne dà cinque è in pericolo e bisogna tirarlo su. E intanto non si vede che acqua, e si pensa che l'avventura è solo per l'altro, per quello che sta sotto la barca.

Spartaco, figlio di Pietro, era cresciuto con quella lunga attesa e quel desiderio segreto. Gli altri bambini avevano da raccontare le storie dei bragozzi e delle battane, su cui uscivano ogni notte i loro padri e i loro fratelli a pescare: Spartaco non aveva niente di questo, e allora parlava di piovre, di squali e di vascelli carichi d'oro e di gemme sprofondati nell'abisso. Erano tutte cose che leggeva sui libri di Emilio Salgari e di Giulio Verne ma non aveva importanza, perché il fondo del mare non poteva essere che così. Lui lo sapeva, aveva anche visto qualche cosa quando veniva l'estate e andava a nuotare. Prendeva fiato, più fiato che poteva, e puntava sul fondo, anche se tutto lo spingeva indietro: quando tornava a galla teneva fra le mani un sasso bianco, un ciuffo d'alghe, un barattolo di conserva, anche solo un pugno di sabbia, ma in quel momento si sentiva più ricco di un re. Prima e dopo era molto diverso. Tanto diverso che Spartaco, appena finite le elementari, aveva dovuto mettersi a lavorare come allievo muratore. Si alzava alle cinque della mattina e n'aveva fino alle quattro del pomeriggio. Gli davano una lira al giorno e Spartaco era orgoglioso di portare quei soldi a sua madre, era sano e forte, dopo il lavoro aveva ancora la voglia di andare alla Canottieri "Libertas" e di fare un paio d'ore di voga o di vela, e poi tornava a casa, si cambiava e andava alla scuola serale "Vergerio", perché voleva prendere il diploma dell'avviamento.

Così erano passati gli anni e finalmente anche per Spartaco era venuto il tempo di fare il palombaro. Un ottimo posto libero, nell'impresa del padre. Si poteva guadagnare anche venti lire al giorno. Ma tutto questo ad una condizione, di fare la guida. Serviva una guida, i palombari veri c'erano già. Spartaco non disse niente e andò a fare la guida anche lui, come suo padre. Era stata una delusione, tuttavia venti lire al giorno erano una cosa troppo importante, non si poteva rinunciare, visto che non c'era da scegliere.

Due anni dopo, nell'estate del 1939, la grande occasione si presentò all'improvviso. Spartaco era stato chiamato alla visita di leva in Marina, e aveva visto che altre reclute erano state assegnate a diverse specialità semplicemente perché avevano chiesto di andarci. Allora si era fatto coraggio e aveva domandato anche lui, con qualche imbarazzo, se era possibile arruolarsi nei palombari.

"Avrai una vita dura", gli aveva detto l'ufficiale medico, "È meglio che tu lo sappia subito". "Ma io sono contento lo stesso" aveva risposto. Il marò Schergat Spartaco, di Pietro e di Norbedo Maria, nato a Capodistria il 12 luglio 1920, matricola 13469, entrò alla scuola palombari della Marina a La Spezia il 24 marzo del 1940.

Due settimane di teoria, poi i primi allenamenti e finalmente la prima immersione. Ora era lui che si metteva lo scafandro e c'era qualcuno che lo aiutava a metterlo, sembrava impossibile.

Quello della prima immersione, nelle scuole dei palombari, è un giorno difficile. Ogni volta c'è qualche allievo che all'ultimo momento, quando si ritrova chiuso nello scafandro, ha paura e non vuole più scendere. Forse non è giusto dire semplicemente che ha paura. Gli istruttori sanno che la crisi della prima immersione può dipendere da mille condizioni particolari e può colpire anche l'allievo più normale, certo è un guaio anche per gli altri e soprattutto per quello che viene subito dopo. Questo fu il caso di Spartaco che si presentò alla scaletta mentre stavano liberando dal casco un suo compagno che dava in smanie, Spartaco era troppo felice per farci caso.

Gli avuitarono l'elmo, si trovò isolato e gli ronzavano le orecchie. Scese quattro scalini, l'acqua era al livello dei cristalli, piena di luce. Scese ancora. Adesso era tutto verde. Vedeva passare dei piccoli branchi di pesci, vicini, lentamente, e all'improvviso lontani. Gli sembrava di essere stretto in una morsa, ma scendeva ancora e aveva da respirare. Non era più come quando andava al mare con i ragazzi di Bossedraga, aveva tempo, ora. Era bellissimo.

Furono sei mesi di corso, alla scuola di La Spezia; sei mesi nei quali, fra l'altro, l'Italia era entrata in guerra. Ma l'allievo palombaro Schergat aveva ogni giorno tante cose da studiare e da sognare che non poteva pensare anche alla guerra, e tanto meno provarne una qualche preoccupazione. Lui si immergeva, e questo era come un meraviglioso gioco sempre nuovo. Ogni volta imparava a scendere più giù e a muoversi meglio. Quando tornava a galla ricominciava a immaginare come sarebbe andata alla prossima immersione, e gli piaceva vedere che era più bravo degli altri.

Il corso finì ai primi di settembre e Schergat fece domanda d'essere destinato alla base di Pola, perché così sarebbe stato più vicino a casa. Proprio in quel tempo, si venne a sapere che la Marina aveva aperto un corso speciale per palombari sommozzatori all'Accademia di Livorno. Si diceva che gli allievi del corso avrebbero avuto un equipaggiamento particolare, tanto perfezionato che sarebbe stato possibile restare sott'acqua anche per tre ore di seguito, in piena indipendenza. Fino a quel momento si conosceva un solo tipo di autorespiratore, che veniva dato ai sommozzatori come dotazione di emergenza. In caso di fuoruscita, a essere molto esperti, con quell'apparecchio, si poteva resistere circa mezz'ora sott'acqua.



Le nuove maschere,  
le mute ed i respiratori

Quando lo aveva provato al corso di La Spezia, Schergat era riuscito a tenere l'immersione fino a 40 minuti ed era stato un ottimo tempo, ma adesso si parlava di tre ore, come si parlava di tute, di maschere, di valvole capaci di prestazioni assolutamente incredibili.

"Io vorrei andare a Livorno" disse Schergat al suo comandante. "E perché?". "Deve essere un divertimento, con i respiratori nuovi".

L'ufficiale si mise a ridere. "Vedrai tu disse."

Del nuovo corso si poteva dire che era interessante. Si poteva dire che era il primo del genere, in Italia. Si potevano dire molte cose, ma certo non che fosse un divertimento. Gli allievi dovevano imparare a marciare sul fondo come soldati di fanteria. Prima avevano cominciato con pochi minuti, poi con un quarto d'ora, poi mezz'ora. I percorsi erano scelti con cura fra quelli più infami che un palombaro potesse immaginarsi, erano lunghissimi tratti dove si sprofondava fino al petto nel più cedevole fango, e subito improvvisi crepacci, pozze che sembravano senza fine e mulinelli di corrente, fatti apposta per picchiare da una roccia all'altra, come battacchi di una campana; tutto questo mentre la fatica e l'ossigeno cominciavano ad avvelenare i muscoli e il cervello. Quando tornavano a galla, il solo complimento che si sentivano fare era che il giorno dopo ci sarebbero stati ancora più a lungo. Arrivarono a un'ora. Poi a due ore, ma più di metà degli allievi era già stata eliminata da quella terribile selezione e gli altri stavano crollando. Ogni mattina c'era qualcuno che non si presentava all'appello. Qualche altro, in piena esercitazione, impazziva: di quella transitoria, ma spaventosa pazzia che prende i sommozzatori, quando l'intossicazione da ossigeno passa il limite di tolleranza e anche l'uomo più freddo e più coraggioso diventa come un bambino, cercando furiosamente di strapparsi la maschera, senza pensare che a quaranta metri di profondità questo significa uccidersi.

Il corso continuava, massacrante e in apparenza anche inutile. Ormai erano pochissimi quelli che resistevano ancora. Schergat era fra questi, pacifico, disciplinato e sempre inguaribilmente patito per l'abisso. Nemmeno lui capiva perché a tutte le loro fatiche, a un certo punto, era stata aggiunta anche quella di portare una cassetta di ferro. Così tutti in fila, per ore, fino a schiantare. La verità era semplice, ma nessuno di quei ragazzi doveva saperla. La Marina italiana stava cercando di inventare un mezzo di offesa che costasse poco e rendesse molto, per bilanciare la potenza navale inglese. Si era pensato ai sommozzatori che, camminando sul fondo, avrebbero potuto entrare in una base nemica, ognuno con una carica di esplosivo, e far saltare le navi.

Mentre si studiava questo primo e rudimentale sistema di guerra, i tecnici della gomma facevano rapidi progressi. Le pinne nacquero in quei giorni ed aprirono tali prospettive che la Marina abbandonò completamente il progetto dei marciatori, dedicandosi invece all'idea di reparti d'assalto composti da nuotatori.

Intanto, in una base isolata e segreta alle foci del Serchio, venivano messi a punto i primi siluri a lenta corsa, i leggendari "maiali" della Decima Flottiglia Mas. Ingegnosi arnesi di guerra che avrebbero raggiunto il loro scopo soltanto se fossero stati portati da uomini eccezionalmente preparati nel fisico e nello spirito.

Quando gli dissero che poteva smettere di camminare e che c'era bisogno di lui in un'altra base di sommozzatori, Schergat non fu né contento né scontento. Quello era un ordine come un altro.

Pochi giorni dopo, sapendo così poco della sua sorte che temeva di aver addirittura sbagliato indirizzo, si trovò davanti a una casetta sperduta in aperta campagna. Stava per cominciare la sua avventura nei mezzi d'assalto della Marina e lui, il palombaro Schergat, non sapeva nemmeno che esistessero. La poca gente che incontrava, ufficiali e marinai, lo trattava con gentilezza ma avendo sempre cura di parlare il meno possibile. Questo a Schergat non dispiaceva, ma aveva l'impressione di essere capitato in un ambiente del tutto singolare.

Il giorno successivo venne a trovarlo un ufficiale, istriano anche lui, si chiamava Marceglia. Gli tese la mano, guardandolo fisso negli occhi: "Stasera usciamo per un'esercitazione", disse, "Prepara la tua roba." Si ritrovarono a bordo di un barcone, con altri dieci. Schergat continuava a non capire. Poi Marceglia gli disse di mettere il respiratore, di buttarsi e di aspettarlo in acqua. L'ufficiale si tuffò poco dopo. "Vieni con me" disse. Nuotarono poche bracciate, nel buio. "Adesso monta qui sopra" "Come, signore?" "Qui, dietro a me." Fu allora che Schergat batté un ginocchio contro il siluro, senza sapere che cosa fosse e tanto meno perché dovesse montarci sopra. Però disse ancora: "Sì signore" e ubbidì. "Adesso tieniti forte. Partiamo."

Un'ora più tardi, Marceglia e Schergat riaffioravano accanto alla barca dopo aver fatto un lungo giro in immersione. "Ti è piaciuto?" chiese l'ufficiale. "Sì signore. Di giorno deve essere ancora più bello, chissà quanto fondo si vede" rispose il palombaro. Cominciava una lunga amicizia.

I siluri a lenta corsa avevano due uomini d'equipaggio. Marceglia e Schergat costituivano uno di questi equipaggi e il loro compito era di allenarsi insieme giorno e notte, fino a poter disporre della loro arma e di loro stessi perfettamente e completamente, un lavoro sfibrante, e ancora più difficile perché, se lo scopo finale del siluro era evidente, tutto il resto era misterioso. La prima legge



La base segreta presso la cascina  
alle foci del Serchio



A. Marceglia

della base era il silenzio. Gli uomini sapevano che anzitutto e comunque dovevano tacere. "È indispensabile mantenere il segreto anche nei minimi particolari e con chiunque, anche con i parenti e gli amici più cari. Ogni indiscrezione è un tradimento perché compromette la nostra opera e può costare la vita a molti dei nostri compagni." Questo era scritto nel Decalogo dei Reparti d'assalto, e il palombaro Schergat ubbidiva. Andava in licenza e vedeva gli altri marinai del paese che portavano sul nastro del berretto il nome orgoglioso della loro nave. Lui aveva scritto soltanto "Regia Marina" come quelli che stavano al Ministero. E la ragazza gli domandava perché, a lei bruciava che sembrasse un imboscato. "Ma tu che fai veramente?" gli domandava. "A me lo potrai dire, no?". Non lo poteva dire. Lei metteva il broncio e lui ci soffriva, perché si volevano bene da quando erano bambini. "Io faccio il palombaro, è un lavoro pericoloso fare il palombaro." Lei non rispondeva. Tutti gli altri ragazzi erano imbarcati su navi famose e potenti e il suo no, magari stava su una barca con una stupida corda in mano, due colpi a destra, tre colpi a sinistra, era brutto, tutto questo. E poi, chissà per quale ragione, ogni due mesi lui era a casa, anche quando erano state chiuse tutte le licenze per l'Istria. Perché?

Spartaco lo sapeva, il perché, ma non poteva dirlo. Quelli dei Reparti d'assalto come lui avevano la licenza ogni due mesi, fra una missione e l'altra: nessun altro marinaio del Re ne aveva più diritto di loro. Ma che poteva saperne una ragazza, di quello che vuol dire una missione? Lui era già stato due volte in missione contro Gibilterra, sia pure come riserva. Aveva visto fallire la prima e riuscire la seconda: ma soprattutto aveva visto come un pugno d'uomini decisi a tutto poteva giocare in una notte anche le difese della più famosa fortezza del mondo, entrare e affondare le navi dei maestri inglesi. Allora aveva capito che tutta quella dura disciplina, quei massacranti allenamenti, quell'insopportabile consegna del silenzio, avevano un significato pratico e preciso. Valeva la pena di continuare, di tacere, di aspettare: un giorno sarebbe toccato anche a lui, forse.

Venne il novembre del 1941, un mese nero per la Marina inglese. Il 13 un U-boot comandato dal tenente di vascello Gugenberger aveva colato a picco con un solo siluro la portaerei Ark Royal davanti a Gibilterra. Il 25, un altro U-boot comandato dal tenente di vascello von Tiesenhausen attaccava, al largo di Sollum, la corazzata Barham e la centrava con tutti e quattro i siluri nei depositi delle munizioni. In sei minuti la Barham, ammiraglia della flotta inglese nel Mediterraneo, affondava trascinando nell'abisso 859 uomini d'equipaggio. Le navi da battaglia inglesi del Mediterraneo erano così ridotte soltanto a due, la Queen Elizabeth e la Valiant: e intanto, con l'entrata in linea della Doria, la flotta italiana allineava cinque corazzate, rovesciando per la prima ed ultima volta, nella storia della guerra, la propria posizione nei confronti della Gran Bretagna. È in questo momento che si decide di attaccare Alessandria: ed è questa volta tocca al palombaro Schergat.

Il sommergibile Sciré parte da La Spezia, con i tre "maiali" sistemati sul dorso, nella notte del 3 dicembre. Arriva davanti ad Alessandria nel pomeriggio del 17. Le condizioni del mare non sono favorevoli, e non si sa bene se nel porto vi siano le due ultime corazzate inglesi che bisogna colpire, questo almeno è quanto trasmette il comandante Borghese alla base di Atene.

A bordo dello Sciré si dice che Borghese è terribilmente superstizioso e che non si sente di mandare all'assalto i suoi operatori proprio il giorno 17. La missione è rinviata alla sera dopo. Puntualmente, i tre siluri a lenta corsa sono liberati dai cassoni di trasporto e messi in linea di partenza. Vi prendono posto Durand de la Penne e Bianchi, Martellotta e Marino, Marceglia e Schergat. Avanzano nel buio, lentamente, cavalcando i siluri che hanno messo a punto per mesi e mesi e di cui conoscono ogni possibilità ed ogni capriccio. Il primo pilota affiora appena dall'acqua, quanto basta per vedere e per respirare. Il secondo, seduto dietro di lui, è del tutto immerso per diminuire le possibilità di essere scoperti. A un certo punto ogni siluro, coi suoi due uomini, prende la sua strada. Marceglia e Schergat sono soli, a pochi metri dall'imboccatura del porto: davanti a loro due motovedette inglesi incrociano avanti e indietro, lasciando cadere a intervalli regolari delle piccole bombe di profondità, giusto quanto basta per mettere fuori combattimento chi volesse avventurarsi nel porto, come stanno facendo quei sei uomini senza paura. Marceglia osserva che il lancio delle bombe s'interrompe quando le due vedette passano una accanto all'altra, tutto sta a calcolare quell'istante esatto e passarci sotto in quel momento.



Il comandante dello Scire' Principe J. V. Borghese

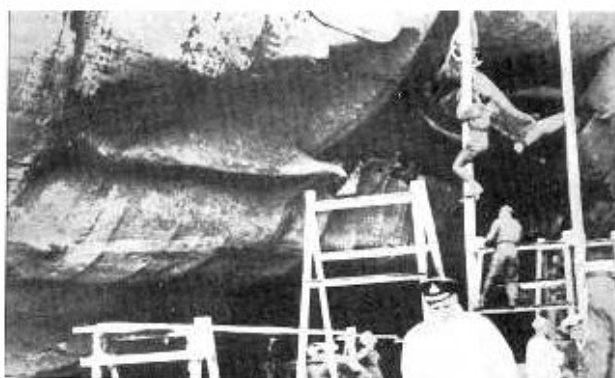
È una questione di secondi e di metri, e da quel conto dipende tutto. Sono attimi interminabili, poi il siluro si muove deciso, e i due uomini sentono distintamente sopra di loro il frullare delle eliche delle vedette: sono passati, vanno ancora avanti, la loro strada è lunga... All'improvviso si accendono dei fari, si sentono dei rumori: sono tre cacciatorpediniere che stanno entrando in porto. Questa è una fortuna perché si aprono le porte delle ostruzioni, ma è anche un pericolo perché uno dei caccia arriva addosso ai due assaltatori, sta per travolgerli. Senza esitare, il siluro s'infila nel varco, lo passa in un ribollire di corrente e di schiuma, e la cauta avanzata continua. Sono ormai sette ore che quegli uomini vanno nell'acqua e nel buio verso il loro destino. Quando arrivano finalmente sotto il loro obiettivo, Schergat, che ha dovuto quasi sempre respirare in immersione, e al limite della resistenza: ma deve farcela ancora, ce la farà. La testa esplosiva del siluro viene staccata, comincia la manovra di ormeggio. Bisogna trovare le alette di rollio che sporgono dall'immensa e liscia carena della nave britannica, fissare due morsetti, passarci un cavo, e al cavo attaccare la carica, più fortemente che si può, così che ci resti in ogni caso, anche se la nave dovesse uscire dal porto.

Stremato, Schergat riesce a finire quasi tutto il lavoro, poi si lascia risalire a galla, mentre Marceglia assicura l'ormeggio e dà il via alle spolette. Sono passate le tre del mattino: otto ore di una lotta disperata, ai limiti del sovrumano. Quando mettono cautamente la testa fuori dall'acqua, Marceglia e Schergat vedono un marinaio inglese che fuma una sigaretta, pochi metri sopra di loro. Forse sono stati scoperti, c'è un piccolo proiettore che si accende all'improvviso, sembra che li stia cercando. Poi la luce si spegne, tutto ritorna tranquillo. Secondo la consegna che hanno avuto, Marceglia e Schergat portano ora il "maiale" verso il punto di atterraggio, dove lo lasceranno affondare dopo aver azionato il congegno di auto distruzione perché gli inglesi non devono averlo fra le mani, a nessun costo. Poi è la terra sotto i loro piedi. Questa sensazione incredibile di sicurezza, ed è ancora più incredibile che due marinai italiani, in tuta da fatica ma con i loro gradi e le loro stellette, stiano passeggiando nel porto di Alessandria, dopo aver messo sotto la chiglia di una corazzata inglese centottanta chili di tritolo che esploderanno tra due ore.

Marceglia, parlando in francese, domanda informazioni ai posti di guardia anglo-egiziani. Gli rispondono gentilmente, lo salutano quando se ne va. E Schergat gli va dietro. Lui non lo sa, il francese, ma è un ragazzo bene educato, allora dice: "Arrivederci e grazie" in italiano, e quelli non se n' accorgono. "Non dire arrivederci e grazie, sant'Iddio!" gli sibila Marceglia. "Sì signore, non lo dirò più." Risponde il palombaro un po' avvilito. Sarebbe così bello adesso, se non ci fosse la guerra. Gli inglesi, i famosi inglesi, sono questi qui: anche gli inglesi non li ha mai visti, non li ha mai sentiti parlare. È tutto nuovo, è tutto da vivere questo momento. Si avviano verso la stazione. Di qui dovrebbe partire il treno per Rosetta; a Rosetta dovrebbero procurarsi un'imbarcazione e portarsi dieci miglia a Nord della foce del Nilo, dove due notti dopo uscirà in superficie un sommergibile italiano per riportarli a casa.

Il piano si sta svolgendo con la precisione di un cronometro svizzero. Fra le sei e le sei e dieci, tutte le cariche degli assaltatori italiani sono esplose. La Queen Elizabeth, attaccata da Marceglia e da Schergat, sta affondando. La Valiant, attaccata da De la Penne e da Bianchi, sta affondando. Una grossa petroliera, la Sagona, attaccata da Martellotta e Marino, sta affondando.

Churchill è svegliato di soprassalto dal primo drammatico rapporto dell'Ammiragliato: da questa mattina l'Inghilterra non ha più una sola nave da battaglia in tutto il Mediterraneo e la Marina Italiana ha messo a segno questo colpo clamoroso al solo prezzo di quattro prigionieri. De la Penne, Bianchi, Martellotta e Marino sono stati infatti scoperti e catturati: ma Schergat e Marceglia sono ancora liberi, stanno mangiando uova sode seduti al caffè della stazione mentre sfilano, a pochi passi da loro, dei reparti australiani che partono per il fronte. Ma a questo punto un piccolo ingranaggio, il più stupido ingranaggio del meccanismo, si ferma. Quando Marceglia va a pagare alla cassa, si vede rifiutare le sterline. Le sterline inglesi non hanno più corso in Egitto. Sempre ripetendo la storia che sono



Lo squarcio sulla chiglia della H.M.S. Valiant



due marinai francesi in franchigia, Marceglia chiede di un cambiavalute: promette una buona mancia se potrà cambiare le sterline. Un cameriere lo accompagna, si perde del tempo e si perde il treno per Rosetta. Quando Marceglia ritorna, con poche centinaia di piastre, il treno è partito e i due "francesi" hanno già dato nell'occhio. Il prossimo treno parte alla sera, c'è un giorno intero da passare e sembra impossibile che qualcuno non abbia ancora fatto la spia. Eppure è ancora così. Confusi fra i beduini della terza classe, Marceglia e Schergat arrivano a Rosetta, cercano un albergo. Il padrone ha i primi sospetti, ma sembra che nulla accada. Ormai i due "francesi" sono stati fermati diverse volte, e ogni volta se la sono cavata: ma la notizia dell'assalto ad Alessandria ha messo in giro troppo allarme perché possa continuare così. E il giorno dopo, infatti, mentre stanno camminando verso la foce del Nilo, a pochi passi da una barca e dalla libertà, anche Marceglia e Schergat vengono fermati, riconosciuti e fatti prigionieri.

"Se cadi prigioniero" è scritto nelle istruzioni dei Reparti d'assalto "ricordati che al nemico devi comunicare solo le tue generalità e il tuo grado. Ti è vietato, sul tuo onore di soldato, di rivelare da dove vieni, come sei arrivato sul luogo della cattura, il nome dei tuoi superiori e dei tuoi compagni, le armi che adoperi e quelle che conosci... Anche se il nemico dice di sapere, non confermare nulla, rispondi sempre: non posso rispondere. Ricordati che non devi tradire il tuo Paese e i tuoi compagni con indiscrezioni. Non parlare di cose militari e specialmente di noi e della nostra attività neanche con i compagni di prigionia, possono ingannare la tua fiducia." Fedeli a questa consegna, anche Marceglia e Schergat non parlano. Giorni e notti li portano avanti e indietro da un comando all'altro, interrogandoli ore e ore. C'è un profondo rispetto in quelli che li interrogano, perché gli inglesi ammirano il coraggio. Soltanto una volta qualcuno si permetterà di insultarli e sarà un piccolo, miserabile italiano che crede di farsi dei meriti con i suoi nuovi padroni: ma subito viene dispensato da tanto zelo, e i due assaltatori sono finalmente avviati al campo di concentramento.

Quando Schergat ritorna in Italia, il 12 novembre del 1944, molte cose sono cambiate, fuori e anche dentro di lui. Il ragazzo di ieri è un uomo che parla inglese, anche se si mette a piangere quando vede l'"Union Jack" che sventola sull'ammiragliato di Taranto. Gli dicono di restare in Marina, perché solo gli inglesi e gli americani difenderanno i diritti dell'Italia contro la Jugoslavia: gli dicono che la flotta è andata a Malta anche per questo, perché non tutto fosse perduto. E il palombaro Schergat resta in Marina. Ma la bella avventura è finita e i giorni passano vuoti, il mondo sembra avere tanti altri problemi, tanto più grandi del palombaro Schergat. Lo mandano nei porti a togliere le mine, perché c'è ancora da morire ed è giusto che ci vadano gli italiani. Gli danno la medaglia d'oro al valore militare, per quello che ha fatto quella notte ad Alessandria. C'è il figlio del re, la bandiera, la banda. C'è anche l'ammiraglio inglese Morgan, quello che comandava la Valiant.

Il palombaro Schergat, adesso che ha la medaglia d'oro, potrebbe diventare ufficiale nel Corpo Equipaggi Marittimi. Un ufficiale della Marina come quelli che ha guardato fin da ragazzo come divinità, e gli ha sempre detto "Signore"; un ufficiale come il capitano Marceglia, il suo ingegnere, l'uomo dietro al quale è andato tante volte incontro alla morte, devotamente. Sarebbe questione di qualche anno, poi avrebbe grado e stipendio. E sua moglie, quella ragazza che non capiva perché lui portasse scritto soltanto "Regia Marina" sul nastro, eppure l'ha aspettato lo stesso, potrebbe andare al Circolo con lui, e forse avere una pelliccia e una borsa di coccodrillo. Glielo dice anche Marceglia, perché no, dopotutto. Ma Schergat non ci sente. Lo hanno promosso sergente per meriti di guerra, a lui è bastato così. E se n'è andato in silenzio, senza chiedere nulla

.... e noi che lo abbiamo conosciuto, vogliamo ricordarlo così.



La M.O.V.M. Spartaco Schergat

Le foto sono state tratte dalle pubblicazioni sottoelencate e da collezioni private.

## BIBLIOGRAFIA

*DECIMA FLOTTIGLIA MAS* J.V.Borghese Milano 1971 Ed Garzanti

Enciclopedia *CORPI D'ELITE* Vol. 2° Ed De Agostini

Enciclopedia *LA SECONDA GUERRA MONDIALE* Vol. 2° Arrigo Petacco Ed. Curcio

Enciclopedia *NAVI E MARINAI* Vol. 2° e 3° Comp.Gen. Edit. S.p.A. MILANO

*I MEZZI D'ASSALTO DELLA MARINA ITALIANA* Alfredo Brauzzi Rivista Marittima Giugno 1991

*DECIMA MAS I mezzi d'assalto della Marina Italiana* Immagini di storia Vol. 7 Italia Editrice

*GLI ARDITI DEL MARE* Antonio Marcegaglia Spartaco Schergat Ranieris Ponis Edizioni Univerdità di Trieste 1998

*EROI DIMENTICATI* Sergio Denti Edizioni Nuovo Fronte 1999

*QUESTI BRAVI RAGAZZI* Giuseppe Grazzini Ed. Mondadori 1967 Milano

*STORIA DEL XX SECOLO* Ed C.D.L. s.r.l. CASTEGGIO (PV) 1995 Numeri vari

RIVISTA *RAIDS* Albertelli Editore Parma

*LE IMPRESE DEI MEZZI D'ASSALTO* C.F. (G.N). Michele Cosentino

*RIVIATA MARITTIMA* GIUGNO 93

*IL PICCOLO ILLUSTRATO* N.38 SETTEMBRE 80

Si ringraziano per la collaborazione alla realizzazione i soci del Centro Regionale Studi di Storia Militare Antica e Moderna di Trieste: Fulvio Barbiani, Luci Cermel, Mario Cicogna, Mauro Depetroni, Diego Guerin, Guido Ferluga e Igor Naressi.