



il Capitano di Porto Ferdinando Amendola: da Napoli a Biserta e tragico ritorno

La Signora *Lucia Amendola*, nipote del marinaio stabiese *Ferdinando Amendola* caduto nell'adempimento del suo dovere nel 1943, ha fornito fotografie e notizie per ricordare suo zio.

Noi intendiamo additarli ai giovani di oggi, spesso attratti da effimeri valori, quale esempio di dedizione al dovere e amore verso la Patria

Ferdinando Amendola di *Aniello* e di *Lucia Troiano*, nacque a Castellammare di Stabia il 24 febbraio 1906.

Suo padre, detto *don Aniello 'o sergente*, era un bravo maestro d'ascia, responsabile di un piccolo cantiere navale a lui intestato datogli in concessione dal Comune di Castellammare dal 1900 e fino al 1938, anno della sua morte.



Ferdinando Amendola

La città possedeva una miriade di piccoli cantieri navali che, fin dal 1500 erano specializzati nella costruzione di naviglio in legno. Tutti vivevano all'ombra del regio cantiere ove fin dal 1793 venivano costruite navi di ogni tipo e dimensioni.



Cantiere navale Fratelli Bonifacio

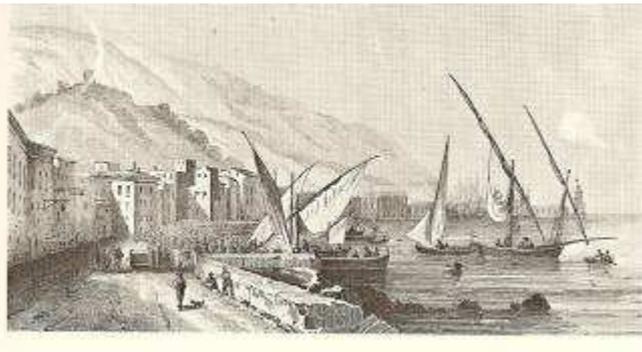


Darsena Acqua della Madonna: bastimento in raddobbo

Il regio cantiere non offuscò i piccoli cantieri navali che gli facevano da coronamento; essi costruivano golette e barche ed esistevano numerosi scali per l'alaggio, la riparazione e la manutenzione dei piccoli bastimenti. Creatosi un articolato indotto artigianale, i maestri d'ascia continuarono a creare naviglio di forme slanciate ed ottime qualità nautiche. Ai cantieri navali *Donnarumma* e *Bonifacio*, ad esempio, negli anni tra le due guerre, la Regia Marina commissionò rispettivamente tre e due M.A.S. (Motoscafi anti sommergibile) contrassegnati dai numeri 314, 315, 339, 341 e 342.



Velieri e barche a Via Duilio



Lungomare: incisione su rame nell'800

. Il mestiere di maestro d'ascia, quindi, era molto antico e caratteristico ed il giovane Ferdinando era particolarmente attratto dal lavoro di carpenteria navale. Nonostante studiasse per conseguire il Diploma di Capitano di lungo corso, nel tempo libero aiutava il padre in molte delle attività connesse alla gestione della piccola azienda.

Conseguito il Diploma nautico, Ferdinando proseguì negli studi arrivando, nel 1930, a laurearsi in Scienze Economiche e Marittime presso l'Università di Napoli. Nell'anno 1931-32 riuscì a vincere, per la sua preparazione e passione, il concorso per Capitano di lungo corso. Gli piaceva intraprendere la carriera diplomatica e, per questo, era stato anche in Francia ma i doveri verso la Patria lo avevano chiamato in Italia più volte. Allo scoppio della guerra d'Africa fu richiamato e destinato a diverse attività belliche di naviglio militarizzato e nelle basi di terra.

Dalle note di sua nipote la Signora *Lucia* si evince che *Ferdinando* era:” *Versatile e fecondo di iniziative, le sue parole e il suo consiglio erano preziosa guida ai compagni di lavoro e ai superiori che lo eleggevano a collaboratore. Non temerario ma audace, non superbo ma conscio della propria personalità, eloquente e persuasivo nella parola fluida e chiara. Poco più che ventenne ha partecipato con il padre alle trattative per un bastimento commissionato al cantiere da Achille Lauro, difendendo il trattamento economico degli operai e meritando in quell'occasione l'encomio di Lauro che pronosticò al padre Aniello un glorioso futuro per il figlio Ferdinando*”.



Ferdinando Amendola in alta uniforme

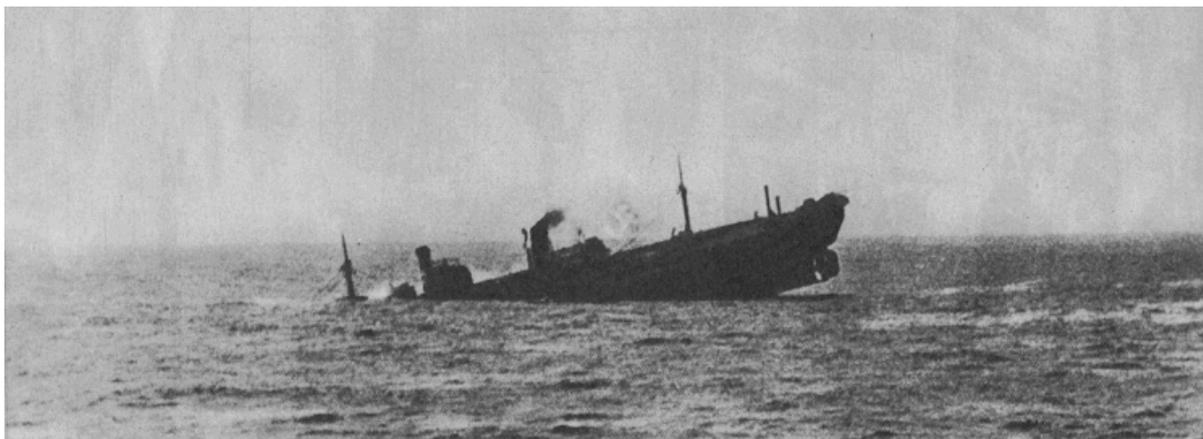
Nel 1939 si sposò con *Amelia Ottaiano* di Napoli. La moglie, quasi centenaria è ancora viva ma, purtroppo non tanto lucida da fornire notizie e ricordi più vivi di suo marito. Ripete spesso che dopo il faticoso 5 maggio del '43 non si è mai voluta sposare perché non avrebbe mai trovato un uomo che fosse in grado di colmare il vuoto lasciato da suo marito.



Immagini del porto di Biserta oggi

Il porto di *Biserta* era una delle destinazioni del traffico dei convogli che partirono da Napoli con piroscafi e motonavi, scortate da navi da guerra, per rifornire le truppe in Africa Orientale.

L'attività organizzativa e tecnico-militare per la gestione di tale scalo, era indubbiamente di alta responsabilità anche perché si intensificarono, nei primi mesi del 1943, gli attacchi aereo-navali ai convogli con perdite enormi in uomini e mezzi da parte italiana.



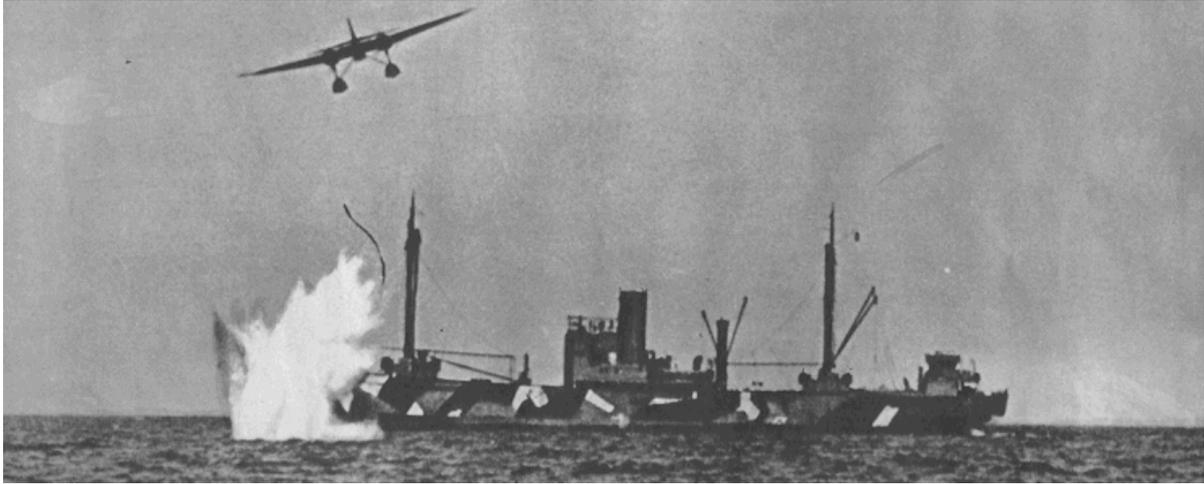
Mercantile dei convogli che affonda

Una rapida ed incompleta panoramica sulle navi affondate nel 1943 al largo di Biserta e fino alla capitolazione del 6 maggio, dà l'idea dell'enorme responsabilità di cui erano investiti gli Ufficiali addetti al traffico nel porto, alla sua difesa antiaerea e dal fronte terrestre, alla protezione del materiale sbarcato, alla gestione dei soldati giunti dalla madrepatria, all'aiuto da dare ai naufraghi recuperati.



Naufraghi

Il 22 gennaio, la motonave *Chisone* da 6168 tonnellate fu colpita da aereo inglese e gravemente danneggiata; fu necessario rimorchiarla in porto e provvedere alla sua riparazione; il giorno successivo, in un attacco notturno di aerosiluranti, fu affondato il piroscafo *Verona* da 4459 tonnellate che trasportava vettovagliamento e munizioni.



Aereosilurante colpisce un mercantile a prora

Il 24 gennaio, sempre di notte, aerosiluranti affondarono il piroscafo *Pistoia* di 2448 tonnellate.

Il giorno 30 un aereo affondò il piroscafo *Noto* da 3168 tonnellate che trasportava munizioni; un immenso boato ed una luce accecante illuminò la baia di Biserta.

Il giorno successivo la torpediniera *Generale Marcello Prestinari*, uscì dal porto per prestare soccorso ai naufraghi del cacciatorpediniere *Procellaria* affondato poche ore prima perché incappato su una mina, affondò essa stessa urtando su altre mine che, nel frattempo, erano state posate dalla nave posamine inglese *Welshman*.

Nel mese di febbraio non si registrò, almeno in quel tratto di mare, nessun naufragio e/o attacco inglese, mentre il 22 marzo un aereo affondò la motonave *Vincenzo Monti* da 4301 tonnellate che trasportava carburanti e munizioni; il 24 stessa sorte per la motonave *Ombrina*. Motosiluranti inglesi in agguato affondarono il primo aprile il piroscafo *Crema* da 1684 tonnellate, mentre il giorno 6 un aereo americano B 17 bombardò ed affondò il piroscafo *Rovereto* da 8564 tonnellate. Il giorno 5 maggio, prima della capitolazione della base aerei inglesi affondarono il dragamine *RD 44* ed il V.A.S. (Vedetta antisommersibile) 223.

Prima che la IX Divisione americana occupasse il porto di Biserta, il giorno 6 maggio furono autoaffondate, per farle cadere nelle mani del nemico, i posamine già catturati ai francesi e ribattezzati *FR 60*, *74*, *75*, *76*, *77*, *78* e *79* nonché gli ex sommergibili *Turquoise* e *Circé* ribattezzati rispettivamente *FR 116* e *FR 117*.



Bombardiere americano Liberator

Il breve periodo trascorso dal Capitano *Ferdinando Amendola* a Biserta, fu caratterizzato da un lavoro non indifferente accompagnato dalle connesse responsabilità che fanno capo ad un Ufficiale di Porto.

In previsione della caduta della base, qualche giorno prima fu imbarcato per tornare a Napoli e riprendere il suo posto di combattimento nella città che ben conosceva e nel porto da cui era precedentemente partito 4 mesi prima.



Bombardamento del porto e di Via Marittima

Ma la città di Napoli continuava ad essere martellata da pesanti e luttuosi bombardamenti aerei continuati ininterrottamente fin dal 1940. La città partenopea, infatti, era il porto principale verso la sponda africana ed il capolinea delle rotte marittime verso la Libia e la Tunisia, mentre nelle sue zone limitrofe erano presenti stabilimenti industriali importanti obiettivi di interesse militare. (1) Le principali erano: le officine Avio dell'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco, il silurificio di Baia, i cantieri navali di Castellammare di Stabia e quelli della Società Bacini e Scali Napoletani, lo spolettificio di Torre Annunziata e altre importanti industrie di interesse strategico come l'ILVA di Bagnoli che resero la città e la zona, bersagli preferenziale delle incursioni aeree alleate.



Via Toledo



Piazza dei Martiri

Il mese di maggio del 1943 fu l'anno peggiore per il numero e l'intensità dei bombardamenti effettuati dagli aerei americani *Liberator* che partivano ogni notte dalle basi egiziane. 181 furono le incursioni aeree sulla città di Napoli. (2)

La popolazione civile fu la più colpita; si calcola che oltre 20.000 furono le vittime di tali indiscriminati attacchi che distrussero anche il patrimonio artistico e culturale. Il 4 dicembre '42, per esempio, fu semidistrutta la Basilica di Santa Chiara.

Nel solo bombardamento del 4 agosto del 1943 morirono oltre 3.000 persone, mentre il 28 marzo lo scoppio della nave *Caterina Costa* nel porto, causò più di 3600 vittime tra morti e feriti. (3)

La deflagrazione fu devastante: il molo sprofondò e un gran numero di edifici venne distrutto o gravemente danneggiato. Alcune navi vicine si incendiarono e affondarono mentre parti roventi di nave e di carro armato furono scagliate a grande distanza, finendo in molte zone della città, perfino sulla collina del Vomero.; i feriti ed i morti riempirono letteralmente le strade.



Una delle ultime foto di Ferdinando Amendola

Come si nota, il Capitano *Ferdinando Amendola* aveva lasciato Napoli, una città martoriata dai bombardamenti, per andare a Biserta, una base navale soggetta ad attacchi dal cielo, dal mare e da terra e ritornava di nuovo a Napoli per andare incontro al suo destino.

Nel bombardamento del 5 maggio del 1943, il sessantesimo dall'inizio della guerra, cadde nel porto della sua città testimoniando con la sua vita, l'attaccamento alla Marina ed al dovere in cui aveva sempre creduto.

Antonio Cimmino

- (1) Il 4 dicembre del 1942, con 900 vittime, iniziarono i circa 100 bombardamenti sulla città di Napoli. Centinaia d'aeroplani i quali, in pochi minuti, seminavano o morte e terrore con attacchi a tappeto, senza ricerca di obiettivi. *"Bombardare, bombardare, bombardare... io non credo che ai tedeschi piaccia tale medicina e agli italiani ancor meno... .."* questo diceva il presidente americano .
- (2) Il Consolidated B-24 Liberator è stato l'aereo americano prodotto in maggior numero di esemplari (18.188) durante la seconda guerra mondiale e ha costituito,insieme al B-17 della Boeing,la spina dorsale delle unità da bombardamento strategico dell'USAAF in Europa .
- (3) Il 28 marzo del 1943 era domenica e già dalla mattina il porto era stato bombardato. La nave Caterina Costa di 8.600 tonnellate di stazza, una delle più moderne della nostra flotta mercantile stava completando un carico di bombe proiettili, benzina, carri armati con destinazione Biserta per rifornire le nostre truppe che in Tunisia stavano opponendo l'ultima resistenza agli anglo-americani. C'erano a bordo 1,000 tonnellate di benzina e 4.000 di munizioni. Non ci fu il tempo di rimorchiarla fuori dal porto. .
- (4) Il Consolidated B-24 Liberator è stato l'aereo americano prodotto in maggior numero di esemplari (18.188) durante la seconda guerra mondiale e ha costituito,insieme al B-17 della Boeing,la spina dorsale delle unità da bombardamento strategico dell'USAAF in Europa .