Associazione nazionale combattenti e reduci

Sezione di *Scafati*

Città Medaglia d'Oro alla Resistenza

BANCA DELLA MEMORIA

Il Marinaio Mitragliere

SALVATORE ESPOSITO

A cura di Antonio Cimmino

Scafati 2010

Salvatore Esposito

Mi chiamo ***Salvatore Esposito*** e sono nato a Torre del Greco il 25 luglio 1920. La mia famiglia abitava a via Nazionale 698, contrada Leopardi, così chiamata in onore del poeta, che vi abitò tra l'estate del 1836 e l'inverno del 1837 nella villa Carafa-Ferrigni, attualmente chiamata "Villa delle Ginestre".

Mio padre si chiamava ***Domenico*** e mia madre ***Chiara Cantalupi***. Avevo due fratelli: ***Pasquale***, il maggiore e ***Francesco*** entrambi hanno prestato servizio militare nella Regia Marina ed hanno partecipato alle operazioni belliche nel secondo conflitto mondiale.

Appena quattordicenne andai lavorare come apprendista pastaio presso il pastificio Dota che si trovava nei pressi della Chiesa della Madonna del Buon Consiglio.

Mod. N. 6

Compartimento Marittimo di TORRE DEL GRECO

Circondario Marittimo di TORRE DEL GRECO

MARINA MERCANTILE ITALIANA

Spazio per la fotografia

FOGLIO DI RICOGNIZIONE

per le persone della gente di mare di seconda categoria

(cognome) Esposito Salvatore

figlio di Domenico

e Cantalupi Chiara

nato a Torre del Greco

il 25 Luglio 1920

domiciliato a Torre, Via Nazionale, 698 è iscritto nei registri della gente di mare di seconda categoria del suddetto circondario al n. 9990 in qualità di pescatore

TORRE DEL GRECO addì 28 Giugno 1938

IL MAGGIORE DI PORTO COMANDANTE di porto

(Giuseppe Provvidenti)

Esposito Salvatore di Domenico
d'anni 18 n° 9990

IL S. TENENTE DI PORTO
(Francesco Vitale)

Tip. Stabilimento in Napoli

Come ogni buon torrese, nonostante lavorassi in pastificio, mi iscrissi nella Gente di mare e fui classificato nella seconda categoria in qualità di pescatore. La città di Torre del Greco vanta una lunga e ricca tradizione di marittimi che nella Marina Mercantile, hanno solcato tutti i mari del mondo, sia su navi passeggeri e sia su altre unità, tra cui i piccoli velieri detti “corallini”. Queste ultime imbarcazioni si spingevano in tutto il Mediterraneo per pescare, con

apposite reti, il corallo che poi veniva lavorato in città da esperti artigiani ed orafi. Oggi a Torre del Greco non viene più praticata la pesca del corallo – l'ultima corallina è andata in disarmo nel 1989 ma la lavorazione del corallo è ancora a livelli mondiali.

Torniamo alla mia attività ed all'arruolamento nella Regia Marina, A quell'epoca per andare in Marina si doveva compilare un'apposita domanda ma io ne feci a meno, già ero, come si evince dal Foglio di Ricognizione, collocato tra la Gente di Mare.

Arrivato a Taranto presso il C.R.E.M. fui classificato come Marò S.V. cioè marinaio addetto ai servizi vari e solo successivamente divenni mitragliere. Fui mandato due volte in Africa Settentrionale e precisamente in Cirenaica, **ho fatto naufragio sul piroscafo trasporto truppe Conte Rosso, sono stato mitragliere su un treno armato nella Sicilia Occidentale per contrastare lo sbarco degli Alleati**. Sono scampato alla morte diverse volte.

Dopo l'ultima mia avventura militare a Licata, in occasione dello sbarco degli Alleati, mi avviai verso est a piedi avendo come meta la casa ***Sostene Maressa,*** un mio compariello messinese, anch'egli marinaio che avevo conosciuto tempo addietro a Napoli.

Arrivato a Messina dopo aver lasciato Licata, subito mi recai a casa del mio compariello ***Sostene.*** Fui accolto fraternamente e vestito con abiti civili mentre la guerra continuava in Sicilia in quanto gli Alleati avevano trovato una inaspettata resistenza.

A casa di Sostene, conobbi una ragazza di nome ***Paola*** che era la comare della figlia. Ella abitava a Milli San Pietro, una frazione collinare di Messina a circa 200 metri sul livello del mare. Questa frazione era meglio conosciuta come Milli Superiore per distinguerla da Milli San Marco, detta anche Milli Inferiore e Milli Marina.

Di questa bella ragazza mi innamorai e cominciai a farle la corte.

Dopo qualche mese, però, dovetti partire per tornare dai miei che non avevano più mie notizie. Attraversai lo Stretto su una barchetta di pescatori che facevano il contrabbando di sale tra la Sicilia ed il continente. L'attraversamento ebbe luogo da Punta Faro. Sbarcato in Calabria, mi misi in cammino attraversando tutta la regione e la Basilicata e, finalmente dopo 18 giorni di cammino arrivai a Leopardi dai miei.

Mi presentai alla Capitaneria di Porto di Torre del Greco e, finalmente ebbi il congedo. Tornai subito a lavorare nel pastificio Dota ove cominciai pian piano a riprendere dimestichezza con il mio lavoro di pastaio. Tornai di nuovo in Sicilia per fidanzarmi con ***Paola***. Il fidanzamento durò sei lunghi anni e ci vedevano, durante le ferie estive per cui in effetti ci siamo visti solo per poco meno di cinque mesi in tutti i sei anni. Ma l'amore supera le distanze ed il tempo. Dopo mi sposai ed andai ad abitare sempre a Leopardi fino al 1982

Con il tempo divenni capo pastaio e nel 1982 fui insignito della Stella al Merito del Lavoro; il diploma era a firma del Presidente della Repubblica ***Sandro Pertini***. Nello stesso anno mi trasferii a Scafati diventando cittadino di questa città che ora amo molto.

Mi diletto a dipingere quadretti e conchiglie. Ora sono socio effettivo dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, sezione di Scafati, fatta risorgere dal suo Presidente il Cav.Uff. ***Francesco Bossetti*** e dal suo vice Luogotente A.M. ***Matteo Restaino***, quando posso, partecipo alle manifestazioni patriottiche organizzate in città.

Ultimamente ho partecipato ad una riunione nell'atrio del Comune alla presenza del Sindaco dott. ***Pasquale Aliberti*** e ad una commovente cerimonia nella chiesa principale in ricordo dell'anniversario della concessione della Medaglia d'Oro al Valore della Resistenza alla città di Scafati. Dopo la cerimonia mi è stata conferito un attestato di benemerenza dall'A.N.C.R.

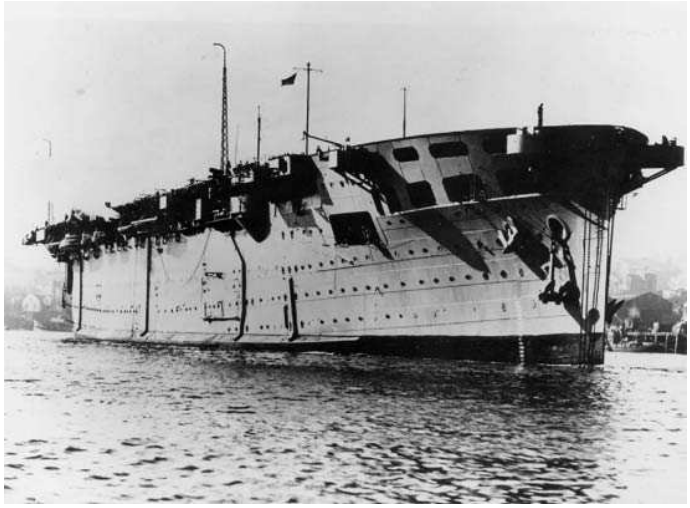
Sono molto contento di aver raccontato la mia avventurosa vita all'amico ***Antonio Cimmino,*** anch'egli ex marinaio, con il quale ho ricordato i momenti salienti della mia vita da marinaio e delle peripezie affrontate. Questi, accompagnato da ***Alessandro Bossetti*** è stato diverse volte a casa mia per farmi ascoltare quanto stava scrivendo man mano che metteva ordine nei miei ricordi sparsi

Ringrazio Dio e la Madonna per avermi salvato la vita e, spesso prego per i miei compagni che sono caduti nelle varie azioni di guerra, specialmente per quelli che riposano, senza una croce, in fondo al mare.

Piroscafo Conte Rosso

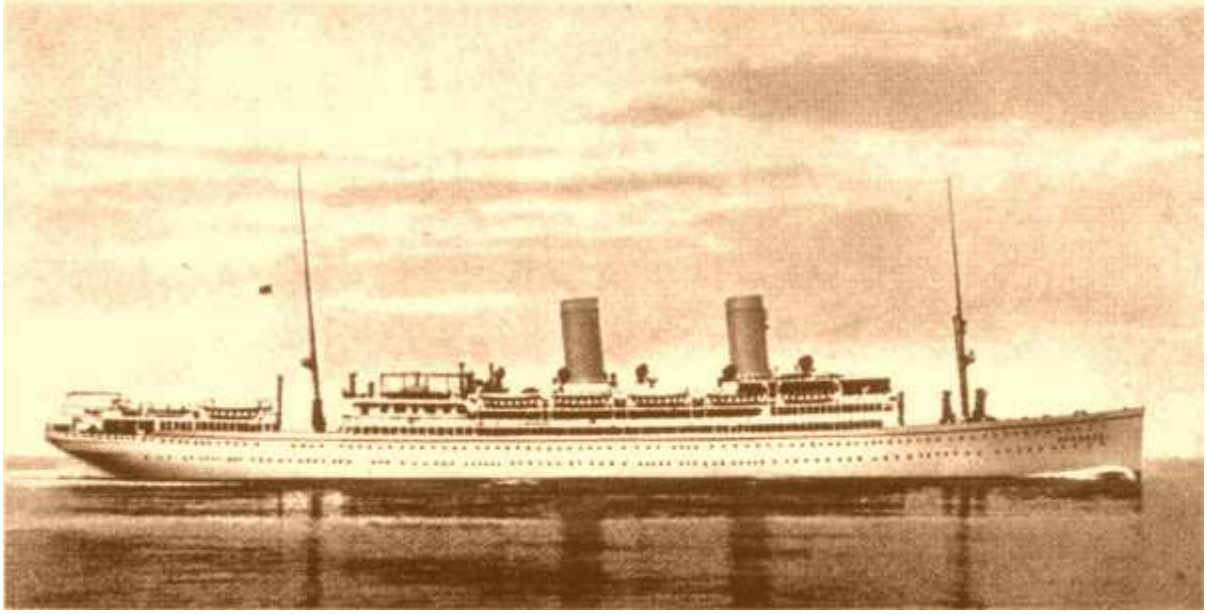
Il ***Conte Rosso*** era un transatlantico di 17.880 tonnellate di stazza lorda costruito nel 1922 nei cantieri scozzesi William Beardmore&C ed appartenente alla Società di Navigazione Lloyd Triestino. La nave aveva il dritto di prua verticale e due fumaioli; la sua lunghezza era di 173,80 metri, e la larghezza di 22,61. Due eliche erano alimentate da un motore a turbina a vapore e

sviluppava una velocità di 18,5 nodi. La vita del piroscafo fu assai articolata. Nel 1915, prima di essere completato, fu requisito dal governo inglese e trasformato in portaerei – una delle prime unità adatte a tale scopo – con il nome di H.M.S. ***Argus***.



Al termine della guerra subì altri lavori e trasformazioni ed adattato di nuovo a transatlantico con il nome di ***Conte Rosso*** e consegnato al Lloyd Sabaudo. I lavori di trasformazione, diminuendo la stazza originaria (18.017 tonnellate), fecero aumentare la velocità a 20 nodi.

Nelle quattro classi (prima, seconda, terza ed economica) poteva ospitare quasi 1500 passeggeri, il suo equipaggio era formato da 442.uomini. Fino al 1928 fu impiegato sulla linea Genova-Napoli-Buenos Aires ovvero Napoli – New York. Nel 1932 passò alla Società Italiana di Navigazione e poi al Lloyd Triestino che fece effettuare altri lavori di ristrutturazione e lo impiegò sulle linee del Medio Oriente.



Scoppiata la guerra, il 3 dicembre 1940, mentre si trovava a Genova, fu requisito dalla Regia Marina ed adibito al trasporto truppe verso l'Africa settentrionale. La nave fu militarizzata ed accanto al comandante fu sistemato un comando militare. La nave fu dotata di mitragliatrici antiaeree gestite da marinai della Regia Marina e da mitraglieri della c.a. del Regio Esercito

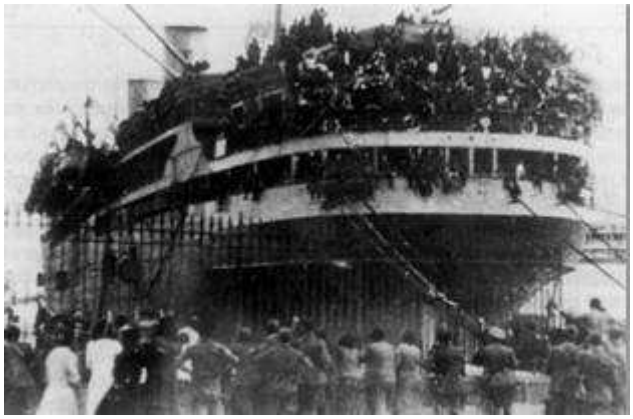
Il Comandante del ***Conte Rosso*** era il Capitano di lungo corso ***Giovanni Fabris*** che fu decorato di Medaglia di Bronzo al Valor Militare con la seguente motivazione:" *Comandante di piroscafo requisito, effettuava numerose missioni in acque insidiate dal nemico, dando prova di elevata perizia marinaresca e sereno coraggio. Con la sua opera entusiasta e tenace apportava un essenziale contributo alla gloriosa dura lotta combattuta sul mare (…) restava fino all'ultimo al*

suo posto…”. Il Capitano ***Fabris*** passò, quindi a comandare la nave ospedale ***Sicilia*** e fu insignito di altra medaglia al valore.

Accanto al Comandante della Marina Mercantile, com’era nella prassi, fu affiancato un ufficiale della Regia Marina e cioè il Capitano di Vascello ***De Belligarde De Saint Lary Enrico*** che affondò con la nave e fu insignito “ alla memoria e sul campo” di Medaglia d’Argento al Valor Militare. La motivazione era la seguente:” *Comandante militare di un piroscafo requisito che silurato da un sommergibile nemico, era in procinto di affondare, si dedicava con ardimento, slancio ed energia all’altrui salvezza, tutto tentando purché le provvidenze fossero tempestive ed adeguate alle circostanze. Con piena coscienza del rischio che affrontava e solo sostenuto da un elevatissimo senso del dovere, continuava fino all’ultimo istante nella validissima opera, prodigandosi fino all’estremo sacrificio”*

La tragedia del *Conte Rosso*

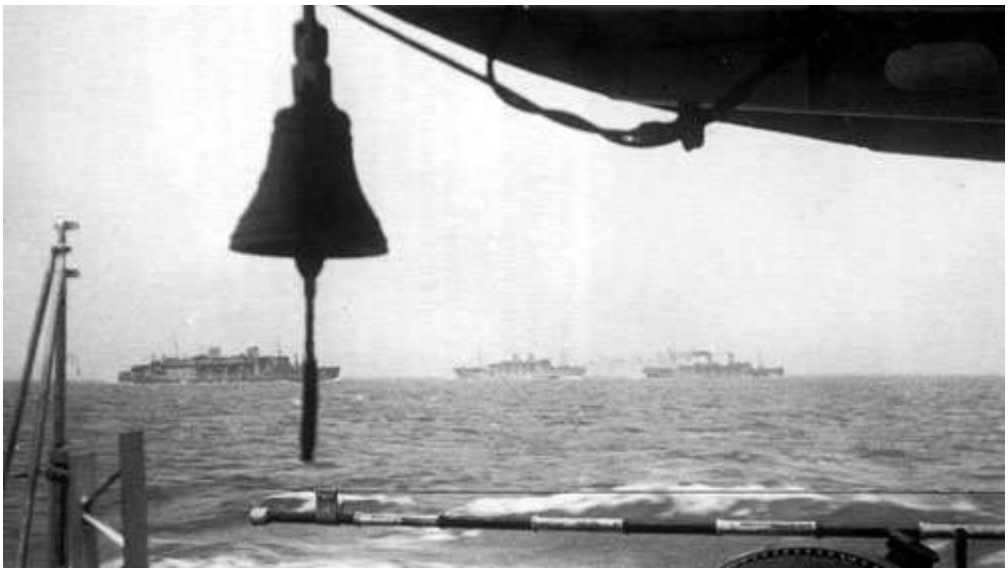
Era da poco sorta l’alba del 24 maggio del 1941 e salpò da Napoli un convoglio di navi passeggeri che trasportava soldati in Africa Settentrionale.



Imbarco a Napoli

Il convoglio era formato dalle navi passeggeri ***Marco Polo, Victoria, Esperia*** e ***Conte Rosso***. Su quest’ultima unità era imbarcato anche il Contrammiraglio ***Canzoneri*** in qualità di capo convoglio, oltre a 247 uomini dell’equipaggio e 2.482 soldati. Tra gli uomini dell’equipaggio di provenienza della Regia Marina, c’ero anch’io marinaio cannoniere ***Salvatore Esposito.***

Ormai non più recluta e con esperienza di guerra sulle spalle, mi meravigliai non poco nell'appurare che molti giovani soldati erano universitari che avevano chiesto di andare volontari a combattere in Africa. Rimasi esterrefatto quando seppi che appena dopo la partenza, era stato scoperto un clandestino a bordo. Era un certo ***Barlotta***,allievo ufficiale del 4° Reg.to carristi che si era nascosto in una scialuppa per contravvenire all'ordine di restare a terra, per motivi di salute, mentre il suo reparto si imbarcava a Napoli. Lo stesso convoglio già aveva effettuato la spola tra Napoli e Tripoli e ritorno nei giorni 12-17 marzo e 9 aprile, senza nessun incidente di rilievo. La scorta era effettuata dal cacciatorpediniere ***Freccia*** e dalle torpediniere ***Procione, Orsa*** e ***Pegaso***. Alle ore 15,15 circa il convoglio stava attraversando lo Stretto di Messina. A rinforzare la scorta in funzione antisom furono fatte salpare da Messina le torpediniere ***Calliope, Perseo*** e ***Calatafimi.*** Non contenta, Supermarina diede ordine, alle ore 16,00 di far uscire, per una scorta indiretta, anche gli incrociatori ***Bolzano*** e ***Trieste*** ed i cacciatorpediniere ***Ascari, Corazziere*** e ***Lanciere***, nonché gli idrovolanti della base aerea di Augusta ed i caccia. Mai un convoglio era stato così in sicurezza anche se l'insidia dei sommergibili britannici di stanza nella vicina Malta, era sempre in agguato. Ma la fortuna, questa volta, voltò le spalle al piroscafo. A 37° nord e 15° est del capo Murro di Porco, era in agguato l'***Upholder***, sommergibile della Royal Navy al comando del Capitano di Corvetta ***Wanklin***. Questi, fatto alzare a quota periscopica il battello, vide le sagome delle navi che si stagliavano sullo sfondo del tramonto primaverile.



L'***Ulphoder*** era assetato di prede. Da venti giorni a caccia nel Mediterraneo, non aveva affondato che una piccola unità e gli restavano solo due siluri. Furono lanciati i due siluri prodieri. Uno sfiorò il cacciatorpediniere ***Freccia*** che, subito

lanciò i razzi di pericolo e si mise alla caccia del sottomarino. Ma il ***Conte Rosso,*** che navigava a poca distanza, prese entrambi i siluri sulla fiancata sinistra, verso proravia.

Lo scafo squarciato cominciò ad imbarcare acqua. La nave si appruò e, all'avviso " si salvi chi può" avvenne il caos a bordo, nonostante l'impegno dei marinai e di alcuni ufficiali dell'Esercito per disciplinare l'abbandono nave. Molti offrirono la loro vita per salvare quella degli altri, specialmente di chi non sapeva nuotare. Seconda una testimonianza postuma, molti soldati che non avevano mai visto il mare, si accovacciarono sul ponte in attesa della morte e non tentarono nemmeno di mettersi in salvo. Dopo appena 10 minuti dalle esplosioni, il ***Conte Rosso*** aveva già la poppa rivolta al cielo con le eliche che ancora giravano, mentre si inabissava rapidamente e verticalmente.

Iniziarono subito le operazioni di salvataggio. Il ***Corazziere***, il ***Lanciere***, il ***Pegaso*** ed il ***Procione*** recuperarono i naufraghi. Mentre il resto del convoglio proseguì per Tripoli giungendo indenne il mattino seguente.

Il luogo dell'affondamento

Fortunatamente la tragedia avvenne a poche miglia dalla costa. Subito uscirono in mare anche decine di motopescherecci del dragaggio che cominciarono a recuperare i naufraghi ed anche i morti. Oltre ai morti annegati ed anche per ingestione di nafta, molti morirono perché, lanciandosi in mare da una certa altezza, il sughero del salvagente colpiva violentemente la carotide.

Alcuni superstiti in ospedale

Furono recuperate 239 salme sui 1.297 uomini scomparsi in mare, tutti i morti furono adagiati sulla banchina di Augusta, tra la commozione della gente che si diede da fare per aiutare in qualche modo i superstiti. Dopo qualche settimana, i superstiti del ***Conte Rosso***, cominciarono a lasciare Augusta e, dopo una breve licenza, quelli ancora in condizione di combattere, furono mandati poco dopo, a combattere su tutti i fronti, sia in Africa e sia in Russia. i marittimi ed i marinai, invece, sulle altre unità ancora in esercizio. La guerra continuava con i suo strascico di orrori e di vittime.

Siracusa: Funerali delle salme recuperate

.

La guerra non poteva, infatti, avere riguardi per chi, seppur ancora scosso nell'intimo, era tutta via rimasto integro nel fisico.

Allo scoppio del siluro, mi trovavo in coperta intento a curiosare ed a chiacchierare con altri militari, visto il grande numero di personale a bordo, tra marinai, marittimi e soldati, alcuni delle mie parti. Subito mi impossessai di un salvagente e mi calai a mare mentre attorno a me si scatenò l'inferno: grida, invocazioni di aiuto, imprecazioni, preghiere; ognuno reagiva in modo del tutto personale di fronte all'improvvisa tragedia. Nuotando trovai un grosso pezzo di legno che galleggiava e subito mi aggrappai. Per timore del gorgo che mi avrebbe portato a fondo all'atto dell'ultimo respiro del piroscafo, subito nuotai vigorosamente per allontanarmi e così fecero molti.

Il mare intorno a me era pieno di teste e di uomini aggrappati a zattere ed altri a galleggianti di fortuna. Voltandomi verso la nave agonizzante, vidi grappoli di uomini che si calavano dalla fiancata oppure si lasciava scivolare su di essa diventata altissima per

l'inclinazione dello scafo. Sentì anche un rumore, come un tuono, un misto di cigolii e soffi, quando la nave si inabissò, ma non avvenne il temuto gorgo, quel pericoloso vortice che risucchia verso il fondo tutto ciò che trova in un raggio di molti metri. Quando venne il buio si accesero i riflettori delle navi che cercavano i naufraghi e cioè del ***Corazziere, Lanciere, Pegaso*** e ***Procione*** Io restai in mare circa 20 ore e fui raccolto dal cacciatorpediniere ***Lanciere***, rifocillato e portato ad Augusta.

Mandato in licenza a casa per pochi giorni, fui rimandato di nuovo in Africa con un altro convoglio, questa volta senza incidenti di rilievo sulla cosiddetta "rotta della morte" tra la Sicilia e l'Africa Settentrionale, specialmente nel Canale di Sicilia ove erano in agguato moltissimi sommergibili inglesi. A questo pericolo si aggiungeva anche quello delle navi che, di stanza a Malta, salpavano per decimare le navi italiane senza radar e senza adeguata scorta aerea.

All'arrivo nei porti di Bengasi o di Tripoli, marinai e soldati ringraziavano Dio per essere sfuggiti, ancora una volta, ad una morte atroce. Ma ai marinai li aspettavano le solite insidie aeree, navali e sottomarine della rotta della morte nel tratto di ritorno a Napoli o Palermo, ai soldati le atrocità della guerra del deserto combattuta contro un nemico agguerrito e ben organizzato verso cui si poteva opporre solo il valore individuale e, qualche volta, un pizzico di fortuna.

I Decorati

In occasione del siluramento della nave Conte Rosso e del suo affondamento, si verificarono numerosi episodi di eroismo e di valore per aiutare coloro che erano in difficoltà, per salvare quanti non sapevano nuotare, per contribuire a metter in mare le scialuppe e zattere di salvataggio. Non bisogna dimenticare che molti soldati imbarcati non erano in grado di nuotare e partecipavano la prima volta ad un combattimento.

Le onorificenze concesse non sono esaustive degli episodi avvenuti, moltissimi uomini non compaiono tra i decorati, in vita o alla memoria, perché il loro sacrificio non è stato notato e riferito agli organi competenti. Tra i decorati caduti, si notano molti nomi della Marina Mercantile che, invece di salvarsi avendone la possibilità, sacrificarono la loro vita per aiutare gli altri, per metter in campo i mezzi necessari al salvataggio, operazione complessa e difficile in occasione di una nave silurata ed in procinto di affondare. Molte pagine di valore sono state scritte in quel drammatico momento, poche quelle giunte fino a noi.

Furono conferite *Medaglie d'Argento al Valor Militare* a:

- Contrammiraglio ***Canzoneri Francesco,*** nato a Palermo l'11.11.1887, Capo dell'intero convoglio.
- Colonnello Regio Esercito ***Costa Angelo***, nato a Fiume
- Capitano di Vascello ***Belligarde De Saint Lary Enrico,*** nato a Baseno (Novara), "alla memoria – sul campo" – Comandante militare della nave
- Capitano R.E. ***Del Vecchio Benedetto,*** nato ad Avellino " alla memoria-sul campo"
- Sottocapo Segnalatore ***Minchio Luciano,*** nato a Zinella (Verona), "alla memoria-sul campo"
- Sgt. 1° Rgt Artiglieria d'Armata ***Passerini Renato***, nato a Vigevano (Pavia), " alla memoria-sul campo"
- Tenente dei CC. ***Savastano Bernardino***, nato a Salerno.

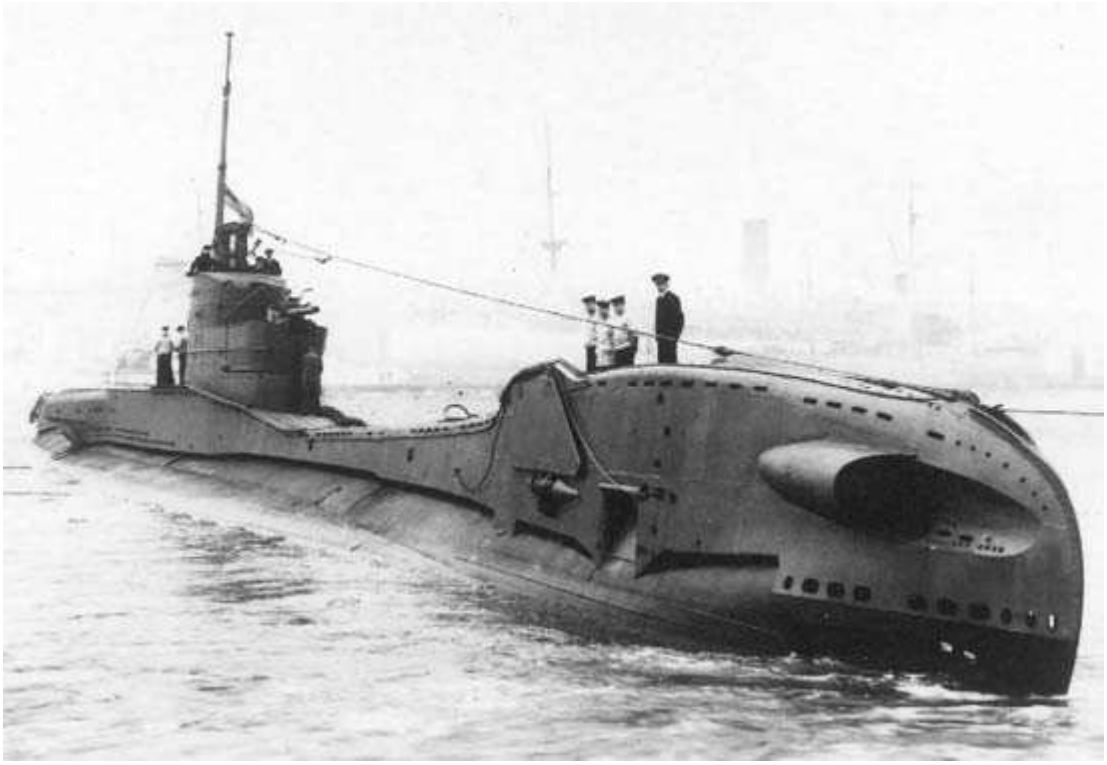
Furono insigniti di *Medaglia di Bronzo al Valor Militare*:

- Sgt. 1° Reg.to Artiglieria ***Aloisio Antonio***, “alla memoria-sul campo”
- Tenente 4° Reg.to Carristi ***Andreazza Angelo,*** “sul campo”
- 2° Uff.le Macchina Marina Mercantile ***Bellantoni Natale***, nato a Messina “ alla memoria-sul campo”
- 1° Medico Marina Mercantile ***Brera Giuseppe***, nato a Milano, “alla memoria-sul campo”
- 2° Uff.le Macch. M. Mercantile ***Canepa Attilio***, nato a Gorizia, “alla memoria-sul campo”
- Marinaio Cannoniere ***Caratozzolo Rocco***, nato a Bagnara Calabro, “alla memoria-sul campo”
- Cavalleggero del 12° Btg.ne ***Cetrone Luigi***, nato a Greci (Avellino) “alla memoria-sul campo”
- Sottotenente di Vascello ***Ciociola Alfredo*** “ sul campo”
- 2° Uff. Macch. M. Mercantile ***Culot Mario*** “alla memoria-sul campo”
- 1° Macch. Marina Mercantile ***De Polo Donato,*** nato a Trieste “disperso- sul campo”
- Capitano di lungo corso ***Fabris Giovanni***, nato a Muggia “ sul campo”
- 1° Uff. Macch. M. Mercantile ***Farina Luigi***, nato a Venezia “ alla memoria – sul campo”
- 2° Uff. Macch. M. Maerc. ***Longhi Francesco,*** nato a Trieste “alla memoria-sul campo”
- Marittimo ***Mastellone Raffaele***, nato a Castellammare di Stabia “ sul campo”
- Marinaio Segnalatore ***Mazzacane Angelo***, nato a Bari “ sul campo”
- Allievo Uff. di Coperta M. Merc., ***Natale Gregorio***, nato a S.M.Capua Vetere, “ alla memoria-sul campo”
- 1° Uff. RT M. Merc. ***Parati Giovanni***, nato a Marsala “disperso-sul campo”
- 2° Uff. Macch. M. Merc. ***Rossi Mario*** “ alla memoria-sul campo”
- Caporale 1° Rgt.to Artigl. c.a. ***Simonato Gastone***, di Padova, “alla memoria-sul campo”
- Caporale carrista ***Vicario Carmine***, “ sul campo”

- 2° Uff. Rt. M. Merc. ***Viscontini Emilio***, nato a Induno Ollona (Varese), “ alla memoria-sul campo”

Sommergibile Upholder (P37)

Il sommergibile ***Upholder***, sigla P37, costruito nei cantieri navali Vickers-Armstrong, entrò in servizio il 31 ottobre 1940. Era un battello della classe U di 630 tonnellate a pieno carico, lungo 58,22 metri, largo 4,90 e 4,6 metri di pescaggio. Il suo armamento era costituito da un cannone da 76,2 mm, 4 tubi lanciasiluri interni da 21 pollici e 2 esterni con 10 siluri. La sistemazione di tubi lanciasiluri esterni era una caratteristiche posta solo in 4 sommergibili, perché interferivano con il mantenimento della profondità quando il battello si poneva a quota periscopica.



Il suo comandante era il First Lieutenant ***Malcom David Wanklyn*** (corrispondente al Capitano di Corvetta) che assunse il comando a Malta ove il sommergibile fu destinato. Nelle prime missioni, l'unità non diede buoni risultati bellici correndo il rischio di affondare, con fuoco amico, un altro sommergibile inglese, ma successivamente divenne il sommergibile inglese più famoso del mediterraneo.

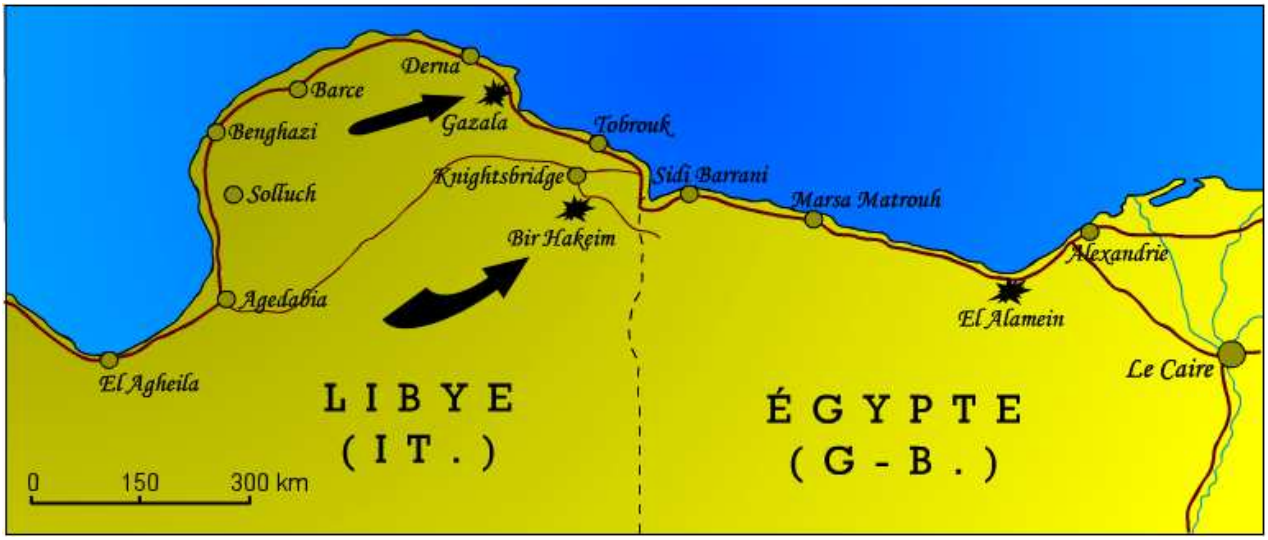
Nella sua carriera bellica affondò 120.00 tonnellate di naviglio dell'Asse in 24 missioni compreso il cacciatorpediniere ***Libeccio***, un incrociatore, tre U-Boot, il sottomarino italiano ***Saint-Bon***, tre piroscafi trasporto truppe, 10 navi da carico e due navi cisterna.

Per tali azioni il comandante fu insignito della Victoria Cross e del Distinguished Service Order. Dopo l'affondamento del ***Conte Rosso,*** il sommergibile inglese andò incontro al suo destino. Il 14 aprile del 1942, a nord est di Tripoli, fu affondato dalle bombe di profondità lanciate dalla torpediniera ***Pegaso.*** Perirono tutti gli uomini dell'equipaggio. Ora riposano, affratellati dal mare, accanto alle loro vittime.

Tra Napoli e l'Africa Settentrionale

Sono stato una prima volta in Africa Settentrionale, tra Tobruk e Bengasi e successivamente per diversi mesi in tutta la fascia costiera, fin quasi al confine dell'Egitto, sempre come mitragliere in piazzeforti in prossimità del mare.

Dopo la prima esperienza africana, sono andato in licenza e a Napoli, presso l'Ospedale Gesù e Maria, ho conosciuto un marinaio messinese di nome ***Sostene Merassa***, questi era imbarcato su un dragamine di stanza prevalentemente a Messina ma, in quel momento, era a Castellammare di Stabia. Sostene era sposato ed aveva una figlia. Parlando occasionalmente con lui, appresi che doveva cresimarsi e che il suo compare, un altro marinaio, non era venuto per cui mi chiese di sostituirlo. Io accettai volentieri perché era un ragazzo simpatico ed aperto e, dopo la cerimonia religiosa che vide protagonisti decine di marinai cresimati da un vescovo militare, portai il mio compariello a Leopardi, a casa mia, ove la mia famiglia lo ospitò per due o tre giorni. Poi ci lasciammo, ognuno per la propria destinazione.



La mia prima avventura africana coincise con la vittoria italiana di Sidi el Barrani e l'accerchiamento degli inglesi a Marsa Matruh che, però, nel gennaio del 1941 rialzarono la testa e ,

con l’operazione Compass, con una rapida controffensiva occuparono tutta la Cirenaica fino ad El Aghelia. Tanto è vero che la Germania, per venire incontro all’alleato italiano, inviò in Libia il Deutsches Afrikakorps al comando del Generale Erwin Rommel. Questi, stratega della guerra lampo, invece di limitarsi a salvare Tripoli, lanciò una controffensiva costringendo gli inglesi ad abbandonare El Aghelia ed perdere Bengasi

Durante la licenza mi recai a Pompei per pregare la Madonna del Rosario e ne approfittai per visitare gli scavi archeologici che non avevo mai visto fino ad allora.

A Pompei: davanti al Santuario e negli scavi archeologici

Tornato in Africa fui messo di guardia in varie postazioni. Queste consistevano in buche nel terreno rinforzate con sacchetti di sabbia. Avevamo come arma antiaerea delle mitragliatrici tipo Isotta-Fraschini e Breda. Dal corso accelerato di mitragliere ci avevano insegnato che la Isotta Fraschini era un’arma da 20 mm, lunga 2,275 mm e del peso di 73 chili. Era alimentata da un caricatore a lastrina di 12 colpi e possedeva una velocità di tiro di circa 230 colpi al minuto con una velocità iniziale di 730 metri al secondo.

Il mitragliere Salvatore Esposito in postazione

Oltre a noi della Regia Marina era stata data in dotazione anche al Regio Esercito. In alcune postazioni c'erano anche delle mitragliatrici modello Breda M37 con proiettili da 8 mm. questa mitragliatrice ci dava spesso dei problemi perché non aveva un meccanismo per l'estrazione iniziale del bossolo dopo il fuoco per cui ogni bossolo doveva essere oliato indipendentemente con appositi oliatori prima di essere immesso nella camera di scoppio.

Nel deserto, questo sistema attirava la sabbia e la polvere creando non pochi inconvenienti. Un caricatore da 20 colpi doveva essere inserito lateralmente e, se un bossolo era inserito un poco sorto, l'arma si inceppava.

Salvatore Esposito con mitraglia a.a. Breda

Noi mitraglieri dovevamo togliere i colpi sparati prima di inserire quelli nuovi. Questo avveniva in un caldo infernale, attaccati dalle mosche e senza acqua sufficiente né da bere né tanto meno per l'igiene personale. L'acqua spesso era sistemata in bidoni che precedentemenete contenevano nafta, per cui aveva un sapore ed un odore insopportabile.

Con un cannone navale da 120 mm

Un giorno, durante un bombardamento aereo, si spezzò il cavo telefonico che collegava le postazioni delle piazzeforti ed il mio comandante mi ordinò, minaccioso, di trovare l'interruzione per ripristinare il servizio. Io mi misi carponi nella sabbia scavando con le mani per trovare il filo e, individuato, lo seguii passo per passo, pregando la Madonna del Buon Consiglio di farmi trovare presto l'interruzione.

Salvatore Esposito con amici del Battaglione San Marco e dell'Esercito

Il mio comandante intanto bestemmiava mentre io scavavo come una talpa nella sabbia che subito copriva il solco che avevo tracciato. Finalmente trovai il filo tranciato e subito fu chiamato il marinaio elettricista che riparò il danno. Io detti un respiro di sollievo perché il comandante della postazione non era un tipo piacevole e se prendeva d'occhio un marinaio, erano guai.

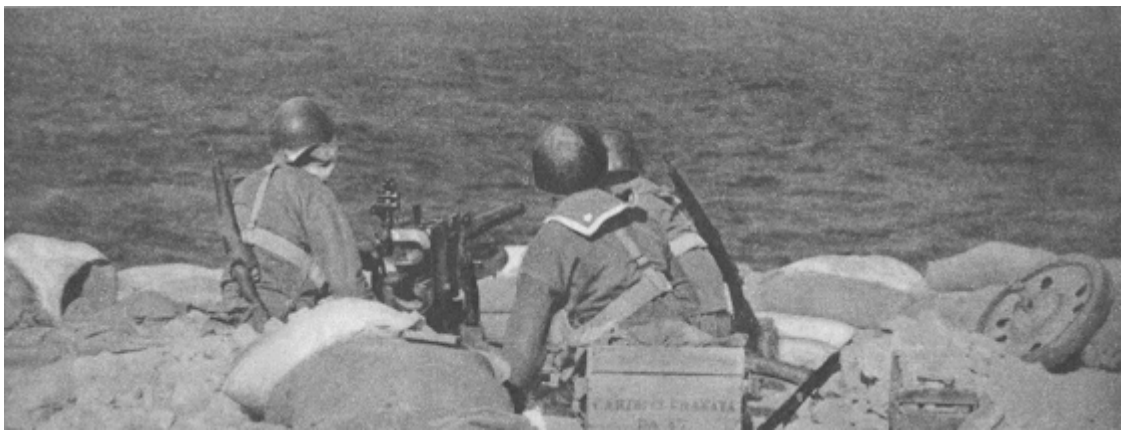
Sono stato di guardia anche in una piazzaforte ove c'erano dei cannoni navali da 120 mm disposti verso il mare; questi erano cannoni destinati di bordo opportunamente fissati su piattaforme di acciaio. Ma non ho mai avuto l'occasione di essere presente agli spari.

Un proiettile inesploso

Un altro giorno, durante uno dei soliti bombardamenti aerei, cadde un proiettile inesploso a pochi metri da noi. Al cessato allarme, lo tirammo fuori dalla buca formatasi e, per l'occasione, immortalammo in una foto tutto il gruppo che era scampato all'esplosione.

Sono stato a Bardia diverse volte, quando questa località era in mano italiana perché cambiò diverse volte bandiera nel corso di combattimenti.

A Bardia si combatté tra il 3 ed il 5 gennaio del 1941; fu conquistata dagli australiani il 5 e fu da noi ripresa per poi essere di nuovo conquistata dagli inglesi in autunno nell’ambito dell’operazione Crusader. Nell’estate del 1942 tornò di nuovo in mani italiane per poi passare di nuovo in mano inglese nell’autunno dello stesso anno dopo la battaglia di El-Alamein.



Le perdite italiane furono pesanti e l'intera guarnigione venne distrutta o catturata. Le agguerrite forze australiane prima circondarono completamente la piazzaforte di Bardia e quindi penetrarono il campo trincerato con l'aiuto dei carri armati pesanti Matilda, costringendo rapidamente le forze italiane, non motorizzate e non molto combattive, alla resa.

A Barce, nell'estate del 1940, conobbi dei paracadutisti chiamati "Fanti dell'aria libici" costituiti qualche anno prima, dal Tenente Colonnello Goffredo Tonini (a cui fu conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare). Il battaglione paracadutisti di Barce era al comando del Maggiore Arturo Calascibetta. Seppi successivamente che, durante gli scontri con gli inglesi, quasi tutti lasciarono la vita nella sabbia libica. Feci amicizia, inoltre, con diversi marinai del San Marco appartenenti al battaglione Bafile che furono dislocati per la difesa costiera nelle zone di Bengasi, El Aghelia, Marsa Breda.

Il lungomare di Bengasi

Il porto di Tripoli con navi militari e mercantili

Questo Battaglione operò con valore anche per difesa costiera da El Morra a Bengasi. Nel mese di giugno del '42, dopo la vittoria delle truppe dell'Asse, catturò migliaia di prigionieri inglesi. Si attestò poi su una linea di difesa di 12 chilometri dopo la ripresa di Tobruk, mentre una parte proseguì verso l'Egitto.

Dopo la perdita di questa città, fui trasportato via mare a Bengasi. Nell'aprile del '43, mentre io ero a Licata in attesa degli americani, il Battaglione San Marco, rappresentò la sola Unità combattente che tenne le posizioni assegnate fino all'ultimo istante e l'ultima Unità ad ammainare la propria bandiera.

Il 10 giugno del 1942 fui ferito al piede da una scheggia di granata. Fortunatamente il pezzo di ferro non toccò l'osso ed uscì subito. Fui subito soccorso dai miei amici, dopo una rapida medicazione, fui trasferito all'infermeria militare di Barce ove mi prestarono le cure mediche del caso nonostante la penuria di medicinali e di altro materiale sanitario.

L'infermeria era situata su di un altopiano detto al-Gebel-al Akhdar ovvero "Montagna Verde" perché c'era abbastanza vegetazione rispetto alla costa in quanto era il punto più favorito dalle piogge .

.Salvatore Esposito a Barce e soccorso dai commilitoni dopo la ferita al piede

La mia convalescenza in quella località fu abbastanza piacevole, il clima era sopportabile e il vitto decente rispetto a quello delle postazioni. Da non sottovalutare il sollievo dato dalla mancanza di nugoli di mosche che si posavano sugli angoli degli occhi e sulla bocca, specie quando mangiavi. Poco dopo fui trasferito in Italia e, dopo la solita breve licenza, destinato in Sicilia per la mia ultima avventura bellica.

L'ultima battaglia a Licata

A Licata, alle dipendenze di "Marimobil" Messina, c'era il treno armato T.A. 76/2/T. Esso era composto da 4 vagoni dipinti con colori mimetici con due locomotive, una per ogni estremità. Questa soluzione serviva per spostarsi più rapidamente sul tratto di binario della litoranea a noi assegnata per il pattugliamento.

Un vagone era destinati al deposito munizioni, un altro ai servizi ed un altro ancora per la direzione tiro, in caso di necessità, il treno poteva percorrere il tratto assegnato con una velocità di circa 60 chilometri all'ora.

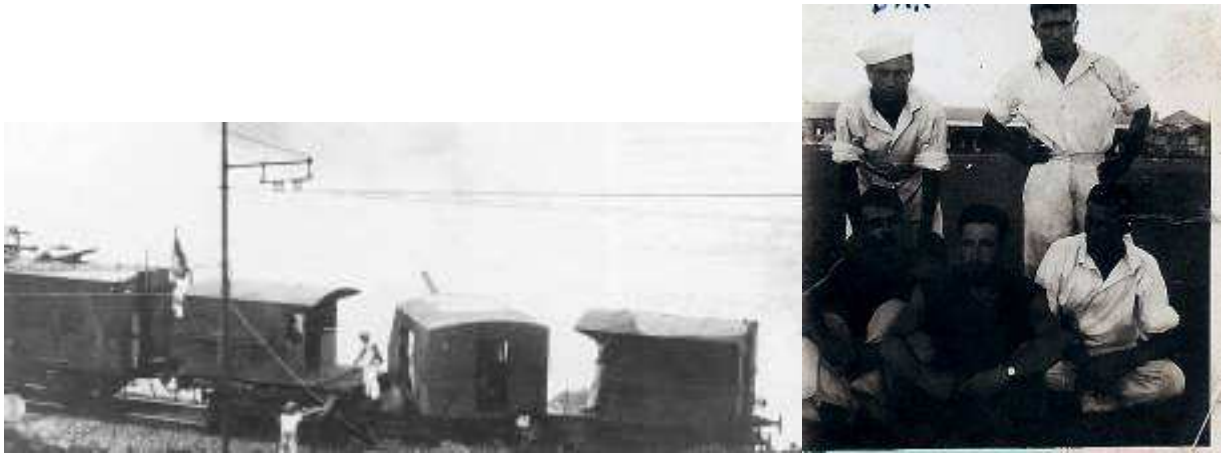
L'armamento consisteva in 4 pezzi da 76/40 mm e 2 mitragliatrici antiaeree tipo Breda Mod. 35 da 20/65 mm. Subito familiarizzai con le postazioni antiaeree in virtù della mia esperienza in Africa Settentrionale.

Salvatore Esposito ed alcuni marinai del treno armato

Ogni tanto suonava l'allarme e noi lasciavamo il baraccamento e salivamo sul treno che aveva la locomotiva sempre in pressione. Alcuni marinai avevano la branda sul treno stesso in un vagone appositamente attrezzato. Un giorno, durante un attacco aereo, colpimmo un apparecchio inglese, il pilota riuscì ad ammarare e fu tratto in salvo e, naturalmente, fatto prigioniero e mandato a Palermo per essere interrogato. L'aereo era un Hawker Hurricane.

L'aereo inglese abbattuto, in osservazione sulla battigia di Licata

Tutta la costa della Sicilia era protetta, si fa per dire, da altri terni armati con armamento antinave e precisamente: T.A. 152/1/T a Termini Imerese; 152/2/T a Carini-Palermo; 102/1/T a Siracusa; 76/1/T a Porto Empedocle; 76/3/T a Mazara del Vallo.



Un'immagine del trenmo armato e Salvatore Esposito con altri commilitoni

Era trascorsa da poco la mezzanotte del giorno 10 luglio 1943, quando davati alle coste di Licata comparvero circa 61 mezzi da sbarco americani del tipo LCI. A bordo avevano 5 battaglioni della 3° Divisione di Fanteria e scortati da 3 cacciatorpedinieri e 12 motovedette. Era solo la pima ondata.. Le L.C.I. (Landing Craft Infantry) erano speciali imbarcazioni per il trasporto truppe.

L.C.I. mentra sbarca le truppe

All'improvviso si accesero due fotoelettriche e cominciò il cannoneggiamento del treno armato 76/2 T. Il terno, in precedenza, era stato fisssato ai binari ed alla massiccita con mensoloni d'acciaio e, quindi, impossibilitato a muoversi. Il tiro rapido dei pezzi da 76/40 e la loro precisione , provocarono l'affondamento di due mezzi da sbarco ed il danneggiamento di altri. Subito, sorpresi dalla reazione italiana, la flottiglia si scompose e si mise a distanza di sicurezza fino alle prime luci dell'alba. Inquadrato dai raggi del sole, il treno fu fatto getto dal tiro dei quattro cannoni da 127/38 del cacciatorpediniere ***Bristol*** che sparava da circa 10.00 metri di distanza.

I vagoni saltarono in aria quando fu colpita la santabarbara. Mobilmarina diede ordine, quindi, di minare quanto restava del treno. Cessato il fuoco dei pezzi da 76 mm, lo sbarco riprese seppur

con difficoltà in quanto il Comando Marina aveva fatto saltare il molo.

Immagini dello sbarco a Licata

Si trattava dell'Operazione Husky, la prima invasione e l'inizio della campagna d'Italia. Furono impiegate sette divisioni di fanteria (tre americane, tre inglesi ed una canadese). La 7° Armata americana era agli ordini del generale Patton, l'8° Armata inglese, invece, era comandata dal Generale Montgomery, entrambi agli ordini del Generale inglese Harold Alexander.

Dopo aver sistemato i candelotti di dinamite sui vagoni e sotto i pochi cannoni ancora in efficienza, il nostro capo batteria ci diede ordine di allontarci in fretta per far brillare le cariche. Solo allora mi accorsi di aver dimenticato sul vagone il mio album di fotografie e, incurante del pericolo, tornai indietro per recuperlo. Tutti mi diedero del pazzo e dell'incosciente, ma io volli salvare dalla distruzione il mio prezioso archivio di memoria. Sono contento di averlo fatto, altrimenti oggi non sarei ingrado di raccontare, a volte con dovizia di particolare e a volte con la mente un pò offuscata, senza il supporto delle fotografie.

La fanteria sulla spiaggia di Licata

La flotta alleata davanti alle coste della Sicilia

Gli artificieri fecero saltare il treno che si frantumò in mille pezzi scagliando lamiere per centinaia di metri mentre io, senza voltarmi indietro, mi diressi a piedi, verso Messina ove speravo di incontrare i familiari del mio compariello ***Sostene Maressa***, il marinaio che avevo cresimato all'Ospedale Gesù e Maria di Napoli. Per chilometri sentivo il tiro dell'artiglieria navale che bombardava le coste occidentali della Sicilia. Cercai di evitare le divisioni italiane (Livorno) e tedesche (Goering) che cercavano di ostacolare lo sbarco. Dopo la guerra mi hanno raccontato che il duce, alla notizia dell'imminente invasione alleata della Sicilia, aveva affermato che gli Alleati sarebbero stati fermati al "bagnasciuga" confondendo la battigia, che è il tratto di spiaggia bagnato dalle onde durante le maree, con la striscia di scafo delle navi che delimita le linee di galleggiamento a pieno carico e quello a nave vuota. Questa confusione la sento ancora oggi in televisione da parte di chi non conosce le navi e la loro struttura.

Con l'invasione della Sicilia e l'abbandono del treno armato TA 76/2T terminò la mia guerra e cominciò una nuova vita allieta, questa volta, dall'incontro e dal successivo matrimonio con mia moglie Paola.