La posta aerea da e per le navi mercantili internate durante la seconda guerra mondiale

a cura di Flavio Riccitelli

XI Colloquio di Storia Postale
Prato, 15 marzo 2014

❖ PREAMBOLO

- ❖ PERIODO DI NON BELLIGERANZA
- ❖ UN PREAVVERTIMENTO TARDIVO
- ❖ LA SITUAZIONE AL 10 GIUGNO 1940
- ❖ I "VIOLATORI" DEL BLOCCO NAVALE ALLEATO
- ❖ ALCUNE TESTIMONIANZE POSTALI
- ❖ CONCLUSIONI

Il grande sacrificio espresso dalla Marina Mercantile Italiana nel corso della II Guerra Mondiale è testimoniato dalle seguenti cifre:

- **la consistenza della flotta prima del conflitto era di 786 navi (pari ad oltre 3.3 mln tonnellate di stazza lorda), in buona parte unità nuove e moderne, che collocavano l'Italia tra le prime marine commerciali del mondo;**

- **alla data della dichiarazione di guerra, il 10 giugno 1940, quasi 1/3 era in porti esteri: si trattava di ben 227 navi (pari a oltre 1.030.000 tsl);**

- **ne rimasero operative soltanto 559 e nel corso del conflitto, a causa della penuria di risorse, fu possibile costruirne solo 47 (appena 265.000 tsl).**

- PREAMBOLO
- PERIODO DI NON BELLIGERANZA
- UN PREAVVERTIMENTO TARDIVO
- LA SITUAZIONE AL 10 GIUGNO 1940
- I "VIOLATORI" DEL BLOCCO NAVALE ALLEATO
- ALCUNE TESTIMONIANZE POSTALI
- CONCLUSIONI

Già durante il periodo di non belligeranza - dal 3 settembre 1939 al 10 giugno 1940 - la Marina Mercantile venne posta in situazione di grande rischio e dovette sopportare gravi traversie, nell'intento di importare quei milioni di tonnellate di merci e materie prime indispensabili al fabbisogno nazionale.

In particolare, si fa riferimento :

- **alla comunicazione del governo britannico secondo la quale ogni nave con carico di carbone di provenienza germanica che lasciava il porto di caricamento dopo il 1 marzo 1940 sarebbe stata oggetto di misure di controllo;**

- **alla elevazione a norma del dirottamento con sosta prolungata di giorni e di settimane delle navi nei porti di controllo, con danni gravissimi all'armamento ed al regolare svolgimento dei traffici e con il risultato di limitare e spesso paralizzare i rifornimenti dei pesi non belligeranti;**

- **al prelievo dei sacchi postali in alto mare e i modi nei quali veniva praticato il controllo sulla corrispondenza in essi contenuta, anche se da italiani ad italiani.**

Si trattava di misure che, sotto molteplici aspetti, rappresentavano una grave violazione del diritto internazionale ed erano tali da turbare e compromettere le relazioni economiche politiche fra l'Italia e la Gran Bretagna, così come stabilite dagli accordi dell'aprile 1938.

In pratica, dallo scoppio delle ostilità con la Germania e fino al mese precedente l'entrata in guerra dell'Italia, gli inglesi esercitarono in modo quasi scientifico il "Right of Angary" (diritto d'angheria), con ben 857 casi di fermi e dirottamenti di navi italiane.

In tale situazione, il naviglio mercantile italiano aveva iniziato praticamente la guerra nove mesi prima della sua dichiarazione.

- PREAMBOLO
- PERIODO DI NON BELLIGERANZA
- UN PREAVVERTIMENTO TARDIVO
- LA SITUAZIONE AL 10 GIUGNO 1940
- I "VIOLATORI" DEL BLOCCO NAVALE ALLEATO
- ALCUNE TESTIMONIANZE POSTALI
- CONCLUSIONI

Il 5 giugno 1940 – appena cinque giorni prima della dichiarazione di guerra alla Gran Bretagna ed alla Francia – il ministro delle Comunicazioni Host Venturi, sotto le insistenti sollecitazioni della Marina Militare, faceva pervenire un avvertimento "*precauzionale*" alle navi che si trovavano fuori dagli stretti.

« Navi nazionali che si trovano in navigazione fuori del Mediterraneo et non siano in grado raggiungere Mediterraneo ovvero Porto Africa Orientale Italiana entro due o tre giorni dirigano per porto benevolmente neutrale più vicino punto Disposizioni siano date da rispettivi armatori mediante radiotelegramma cifrato ripeto cifrato punto Per navi non munite cifrario nessuna comunicazione sia fatta punto Oltre porti metropolitani colonie domini inglesi et francesi siano considerati nemici quelli delle colonie olandesi Congo Belga et Islanda punto Siano evitati come presumibilmente non benevolmente neutrali porti metropolitani coloniali portoghesi punto Siano pure possibilmente evitati porti Stati Uniti punto Per navi Mediterraneo seguiranno altre istruzioni punto Non occorre facciate comunicazione a Società Italia Lloyd Triestino Tirrenia Adriatica punto Comunicate telegraficamente cifra nome navi cui vien fatto radio et nomi cui non viene fatto per mancanza cifrario punto Accusate ricevuta telegrafo ».

- PREAMBOLO
- PERIODO DI NON BELLIGERANZA
- UN PREAVVERTIMENTO TARDIVO
- LA SITUAZIONE AL 10 GIUGNO 1940
- I "VIOLATORI" DEL BLOCCO NAVALE ALLEATO
- ALCUNE TESTIMONIANZE POSTALI
- CONCLUSIONI

Alla data del 10 giugno 1940, ben 227 mercantili erano al di fuori delle acque territoriali o amiche. Si trattava di 149 grossi piroscafi da carico, 48 petroliere, 22 navi miste, 7 navi passeggeri ed 1 rimorchiatore. Tra le navi passeggeri vi erano i transatlantici Conte Verde, Conte Grande, Conte Biancamano e Colombo, che rimanevano così in balia degli eventi.

La sorte di queste navi, e con esse i rispettivi equipaggi, fu la più diversa ed ha spaziato fra:

- **autoaffondamenti,**
- **internamenti,**
- **affondamenti ad opera del nemico,**
- **affondamenti per fuoco amico**
- **violazioni del blocco navale**

E' dunque importante qui sottolineare il grande valore degli equipaggi mercantili, che a sprezzo di ogni pericolo, affrontarono navigazioni lunghissime, estenuanti e di estrema pericolosità, dando dimostrazione di coraggio e di grandi capacità marinare, riconosciute anche dalla stessa marina inglese.

- PREAMBOLO
- PERIODO DI NON BELLIGERANZA
- UN PREAVVERTIMENTO TARDIVO
- LA SITUAZIONE AL 10 GIUGNO 1940
- I "VIOLATORI" DEL BLOCCO NAVALE ALLEATO
- ALCUNE TESTIMONIANZE POSTALI
- CONCLUSIONI

Lo Stato Maggiore della Regia Marina aveva proposto ed ottenuto di mettere a punto un piano per far forzare il blocco alleato da parte dei mercantili rifugiati nelle nazioni neutrali più benevole nei confronti dell'Italia (Spagna, Brasile e Giappone) e farli giungere a Bordeaux, base atlantica italiana (BETASOM) nella Francia occupata.

Le navi sarebbero passate sotto il controllo delle forze tedesche, mentre i carichi (ancora a bordo da quando, dopo la dichiarazione di guerra, si erano rifugiate nei porti neutrali) sarebbero stati trasferiti in Italia via terra.

Dopo la trasmissione delle istruzioni da seguire per la partenza ed il viaggio, venne organizzata la partenza dei vari mercantili, iniziando dalla Spagna continentale, tra il febbraio ed il giugno 1941.

A seguire le navi che si trovavano nelle Canarie. Dato che, dopo un anno di inattività, molte unità non erano in condizioni adatte ad affrontare una difficile traversata atlantica in tempo di guerra, delle 19 presenti ne vennero individuate 9 che avrebbero potuto prendere il mare.

Lo stesso accadde per le navi bloccate dal conflitto nei porti dell'America Meridionale: 16 in Argentina, 2 in Uruguay, 18 in Brasile.

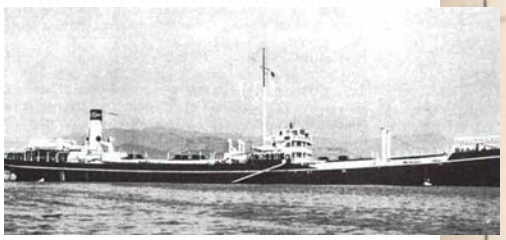
Per ragioni politiche ed economiche, le unità rimaste nei primi due paesi non vennero mai spostate; solo dal Brasile venne prospettata qualche partenza, tenuto conto che la buona disposizione verso i paesi dell'Asse da parte dell'allora dittatore Getulio Vargas non sarebbe durata a lungo. Come in effetti avvenne: il 21 agosto 1942, a seguito degli affondamenti di mercatili brasiliani e delle pressioni diplomatiche di Washington, il Brasile dichiarò guerra ai paesi dell'Asse.

Anche qui Supermarina decise di scegliere le più idonee all'impresa, escludendo – fra le altre – anche il transatlantico CONTE GRANDE che, con la sua imponente mole, difficilmente sarebbe passato inosservato allo spionaggio inglese.

Le navi che maggiormente si distinsero nell'attività di "forzatura" del blocco navale alleato furono le seguenti:

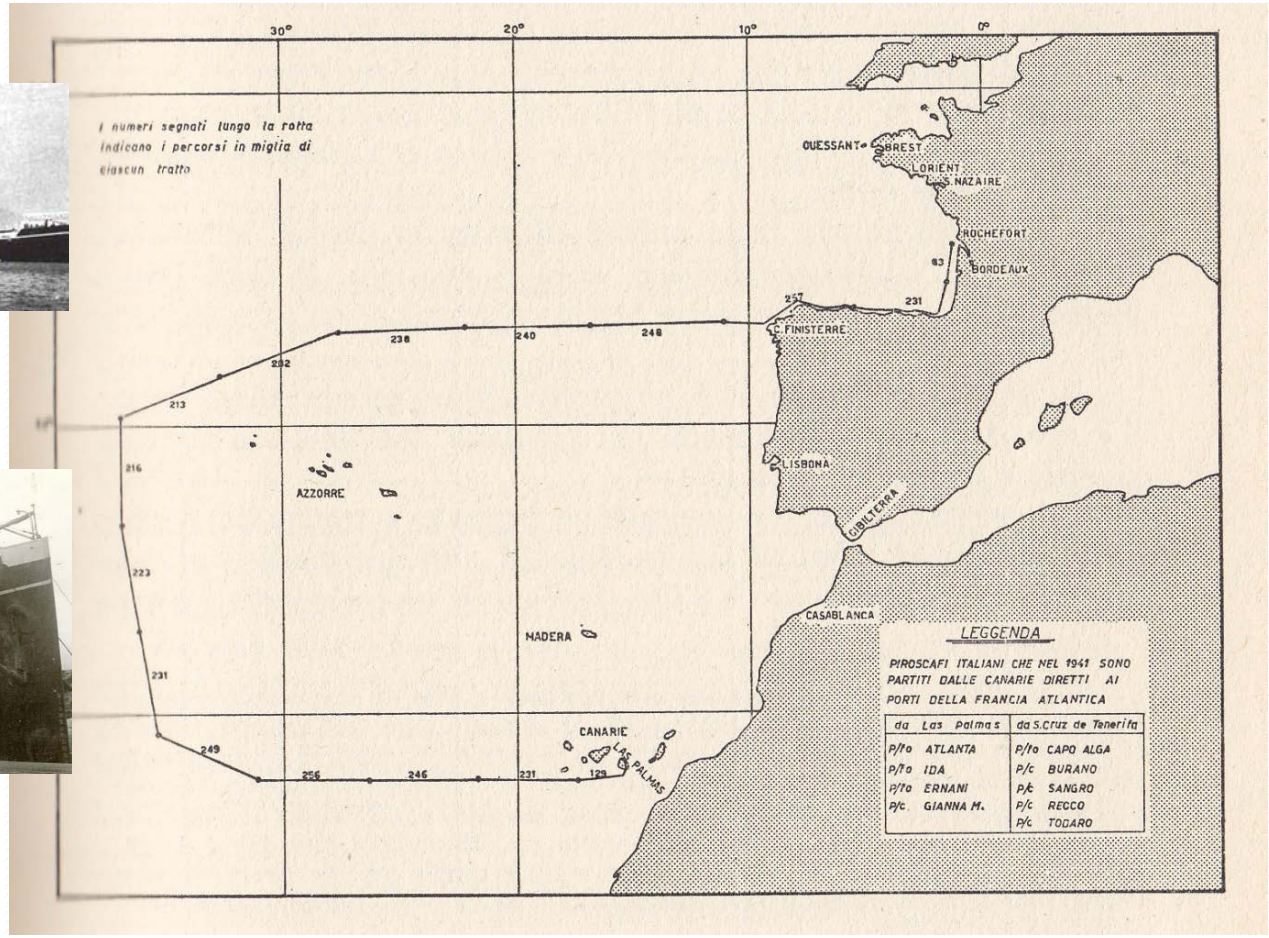
- **Clizia, petroliera di 3.697 tsl – da Gijon (Spagna)**
- **Capo Lena, piroscafo da carico di 4.819 tsl – da Vigo (Spagna)**
- **Ida, piroscafo da carico di 6.131 tsl – da Las Palmas (Isole Canarie)**
- **Monbaldo, piroscafo da carico di 6.213 tsl – da Parà (Brasile)**
- **XXIV Maggio, piroscafo da carico di 5.371 tsl – da Recife (Brasile)**
- **Africana, piroscafo da carico di 5.868 tsl – da Recife (Brasile)**
- **Butterfly, piroscafo da carico di 5.127 tsl – da Recife (Brasile)**
- **Frisco, petroliera di 4.609 tsl – da Cearà (Brasile)**
- **Cortellazzo, nave mista di 5.292 tsl – da Dairen (Corea)**
- **Himalaya, nave mista di 6.239 tsl – da Massaua (Eritrea)**
- **Fusijama, nave da carico di 6.243 tsl – da Koh-si-Chang (Thailandia)**
- **Pietro Orseolo, nave da carico di 6.344 tsl – da Kobe (Giappone)**

LA ROTTA SEGUITA DAI PIROSCAFI PARTITI DALLE CANARIE



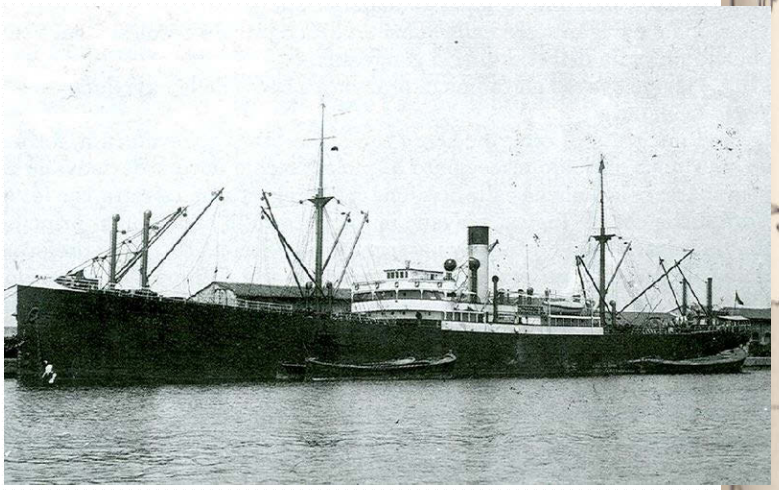
P/F Recco

P/F Ernani

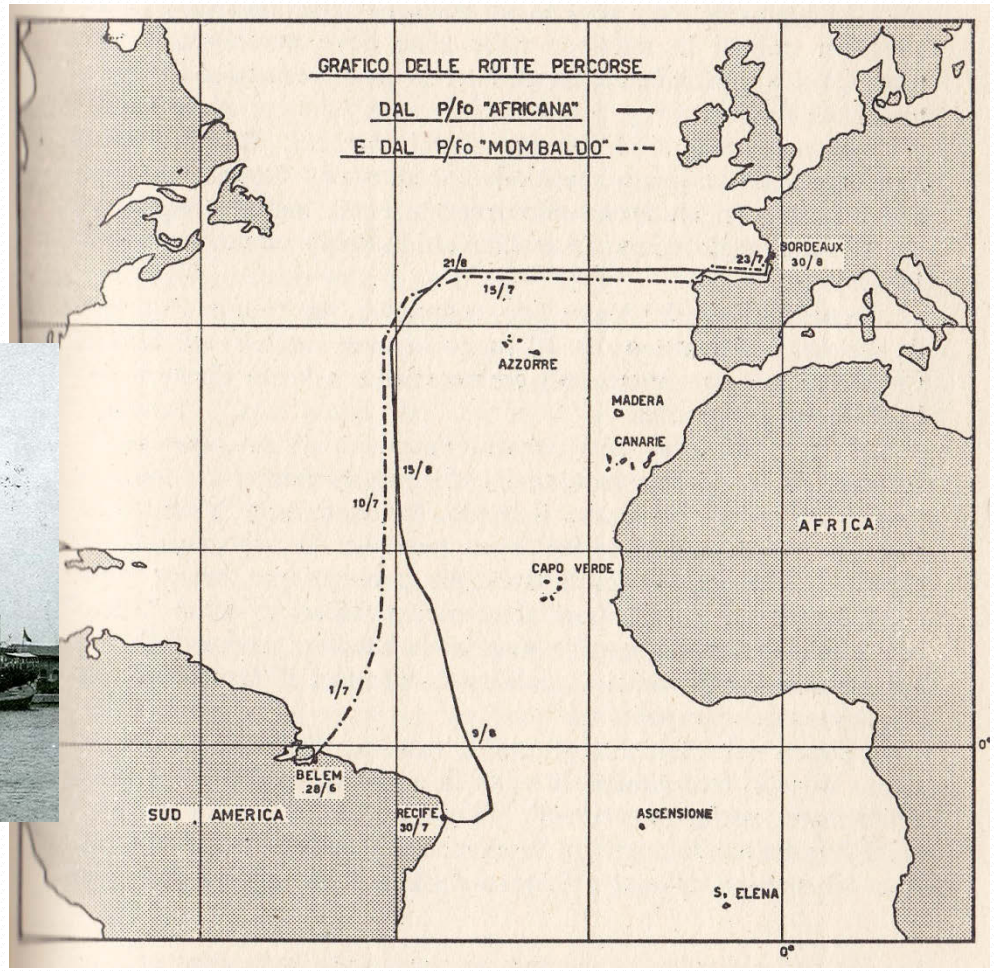


LA ROTTA SEGUITA DAI PIROSCAFI DA CARICO «AFRICANA» e «MONBALDO»

Sorpreso dallo scoppio del conflitto a Parà, in Brasile. Dal 28 giugno al 24 luglio 1941 effettuò la traversata dell'Atlantico fino a Bordeaux, violando il blocco alleato.

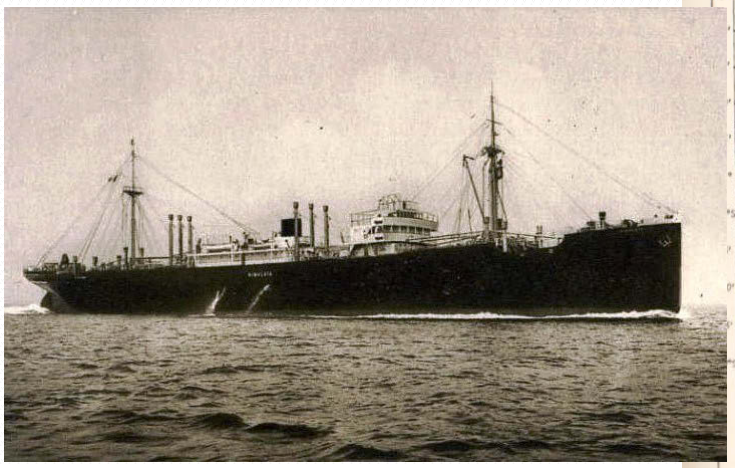


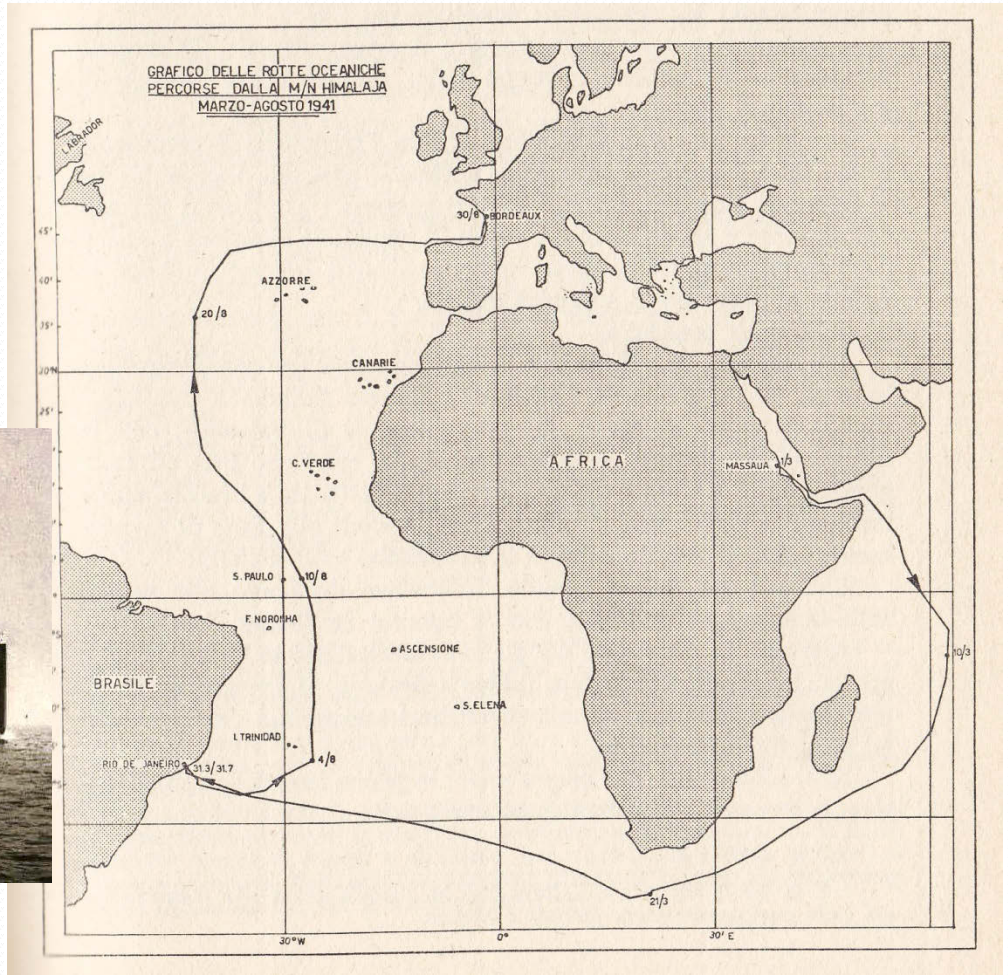
P/F Monbaldo



LE ROTTE SEGUITE DALLA MOTONAVE «HIMALAYA»

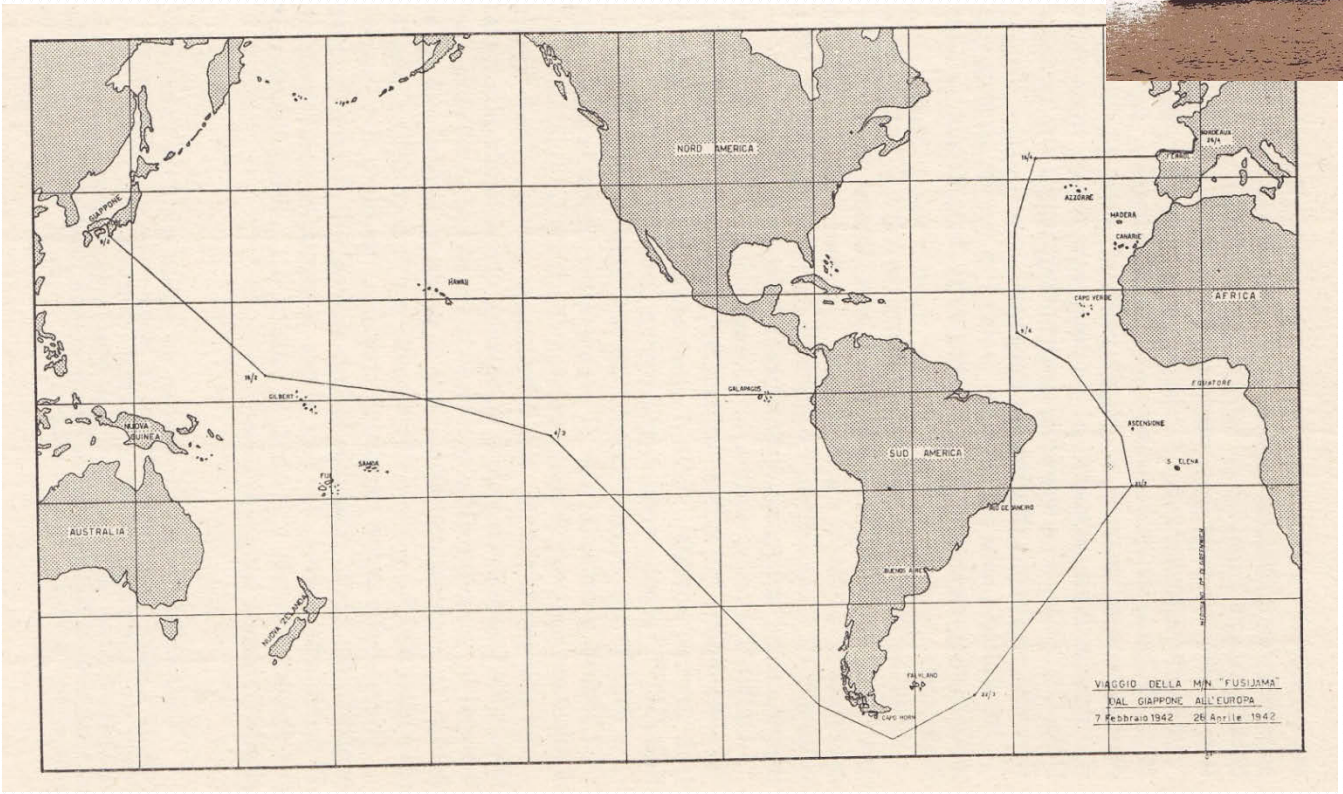
Allo scoppio delle ostilità si trovava a Massaua, nel Mar Rosso. In previsione della caduta della base navale, il 1 marzo lasciò Massaua, violando il blocco alleato, il 3 aprile giunse a Rio de Janeiro ed il 30 agosto a Bordeaux, in Francia.





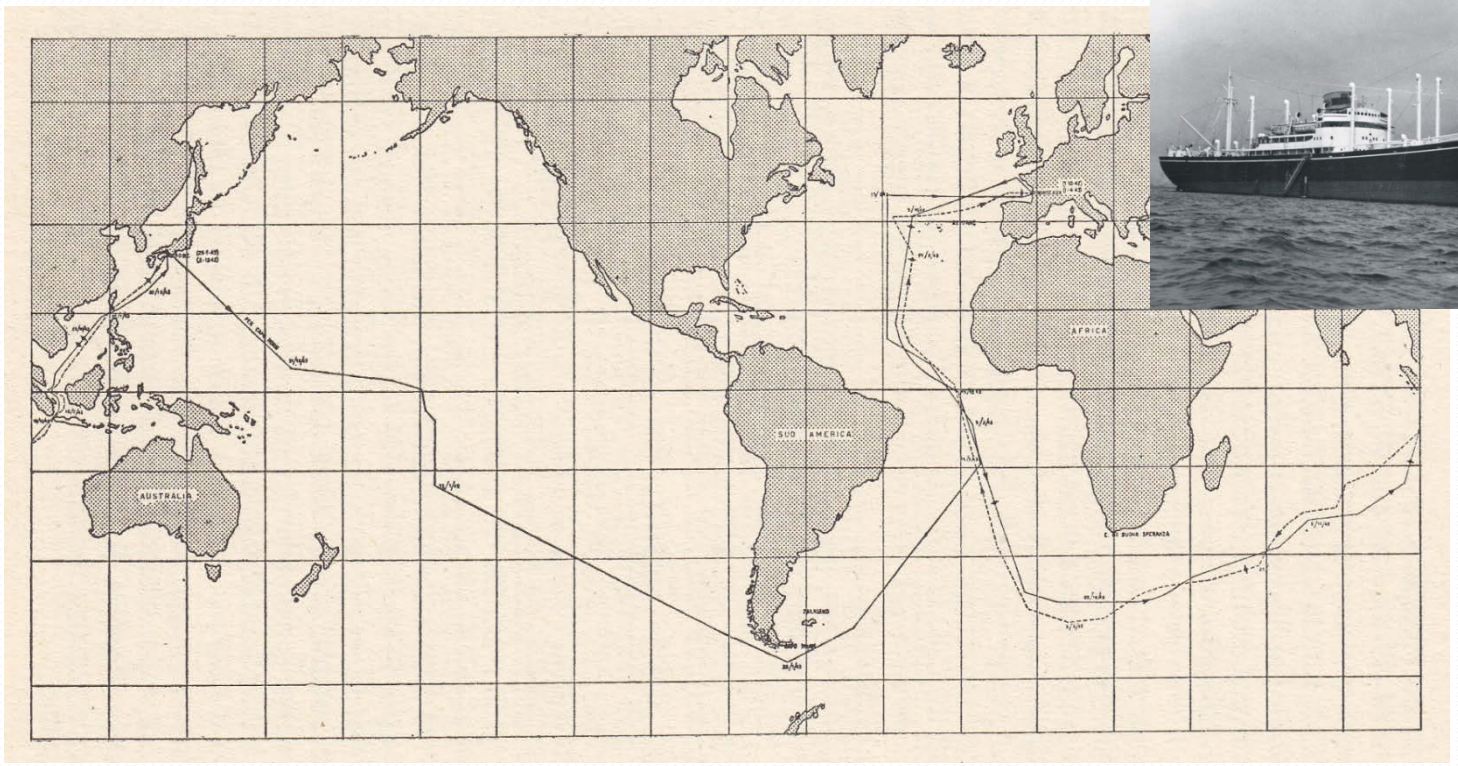
LA ROTTA SEGUITA DALLA NAVE DA CARICO «FUSIJAMA»

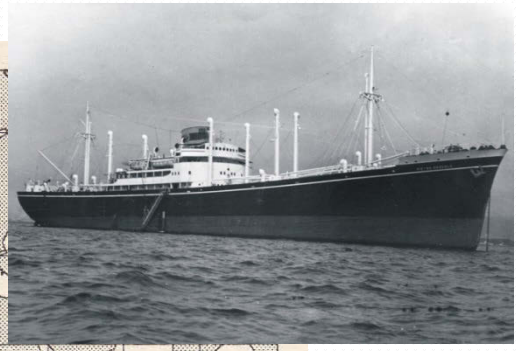
Allo scoppio del conflitto si rifugiò a Bangkok (Ko-ci-chang), in Thailandia. Dall'8 al 22 agosto 1941 riuscì a trasferirsi a Kobe, in Giappone; quindi a Yokoama e poi ...



... ancora a Kobe, dove il 7 febbraio 1942 partì per l'Europa. Violando il blocco alleato, attraverso il Pacifico e l'Atlantico, il 26 aprile raggiunse Bordeaux.

LE ROTTE SEGUITE DALLA NAVE DA CARICO «PIETRO ORSEOLO»

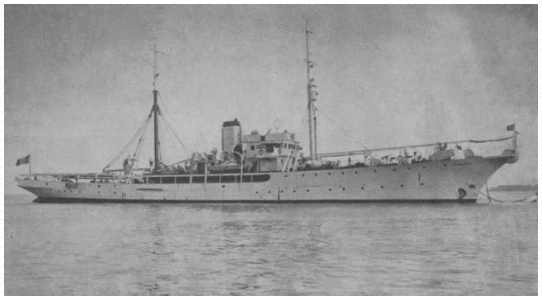


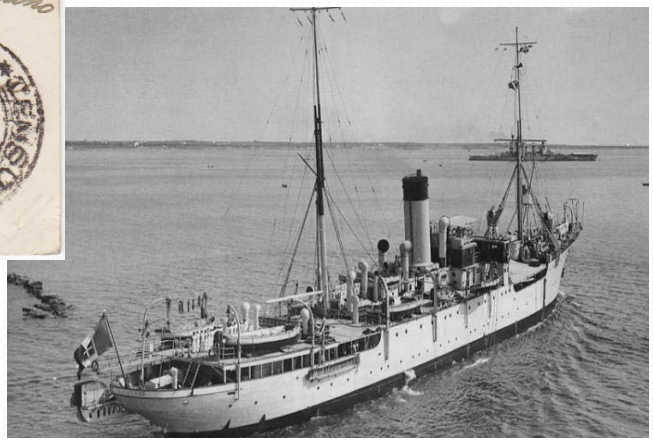


Allo scoppio del conflitto si rifugiò a Kobe, in Giappone. Dal 24 dicembre 1941 al 23 febbraio 1942 si trasferì a Bordeaux, violando il blocco alleato, che venne forzato altre due volte.

- PREAMBOLO
- PERIODO DI NON BELLIGERANZA
-
- LA SITUAZIONE AL 10 GIUGNO 1940
- I "VIOLATORI" DEL BLOCCO NAVALE ALLEATO
- ALCUNE TESTIMONIANZE POSTALI
- CONCLUSIONI

Forse non molti sanno che la prima azione di guerra sul mare è stata compiuta la notte sull'11 giugno 1940 dalle due navi posacavi GIASONE e CITTA' DI MILANO e da quattro pescherecci già appartenenti alla Società Sapri, contraddistinti come Gruppo Orata. Si trattava di recidere i sette cavi sottomarini che legavano Londra alle sue basi mediterranee. La CITTA' DI MILANO troncò il cavo Tunisia-Jugoslavia.





R.N. Città di Milano

PIROSCAFO DA CARICO «IDA»

Appartenete alla Società Anonima di Navigazione Italia.

Sorpreso dallo scoppio delle ostilità nelle acque di Las Palmas (Canarie). Il 29 maggio 1941 lascio Las Palmas ed il 17 giugno, violando il blocco alleato giunse a Bordeaux (Francia).

Dopo l'8 settembre 1943 era in mano ai tedeschi; affondò poi in Atlantico il 22 novembre 1944.

TRASATLANTICO PASSEGGERI «CONTE GRANDE»

Appartenete alla Società Anonima di Navigazione Italia.

Lo scoppio del conflitto lo sorprese a Santos, in Brasile. Dopo la rottura dei rapporti politici coni paesi dell'Asse, la nave venne posta sotto sequestro e l'equipaggio internato dalle autorità brasiliane, che il 16 aprile 1942 rivendettero la nave agli USA.

Dal 1942 al 1945, come preda bellica il «Conte Grande» prestò servizio nella U.S. Navy, con il nome di USS MONTICELLO. Essa venne trasformata in trasporto truppe ed armata. Al termine dei lavori poteva alloggiare fino a settemila uomini. Sotto la bandiera americana la nave prese parte all'invasione del Nord Africa, denominata «Operazione Torch», con le truppe trasportate che vennero sbarcate a Casablanca.

Successivamente venne destinata agli scenari del Pacifico. Venne restituita all'Italia nel 1947.

TRASATLANTICO PASSEGGERI «CONTE BIANCAMANO»

Appartenete alla Società An. di Navigazione Lloyd Triestrino.

Lo scoppio del conflitto lo sorprese alla fonda a Cristobal, all'imboccatura del Canale di Panama. L'equipaggio ideò un piano per sabotare la nave, onde sventarne la confisca da parte degli Americani. Un piano che riuscì solo in parte, in quanto la nave venne recurata e trasformata in trasporto truppe, condividendo nella US Navy la stessa sorte del gemello «Conte Grande», con il nome di HERMITAGE, per poi tornare sotto bandiera italiana alla fine del conflitto.

Dopo la fine delle ostilità venne impiegato per il rimpatrio di migliaia di veterani di guerra americani, prima dall'Europa e poi dal Pacifico.

PIROSCAFO DA CARICO «AIDA LAURO»

Appartenete all'armatore Achille Lauro di Napoli. Sorpreso dalla dichiarazione di guerra in navigazione dal Nord America verso l'Italia, riparò verso la fine di giugno 1940 a Pernambuco (Recife), in Brasile. Dopo la rottura delle relazioni politiche con i Paesi dell'Asse, venne sequestrato dalle autorità brasiliane ed incorporato, con altre 10 navi, nella Marina Mercantile Brasiliana, assumendo il nome di VICTORIALOIDE. Venne restituito all'Italia nel 1950 e demolito.

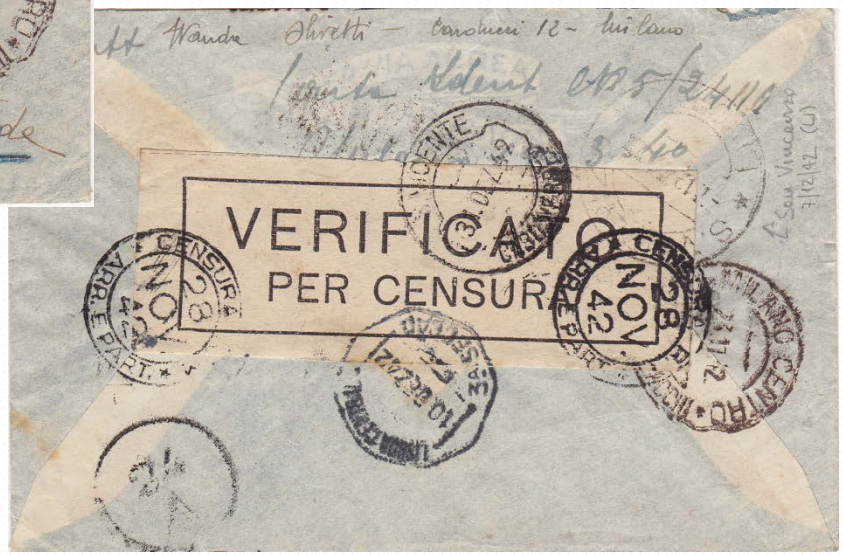
PETROLIERA «GIORGIO FASSIO»

Appartenete Società Anonima di Navigazione Villain e Fassio di Genova.

Allo scoppio del conflitto, si rifugiò a Tampico, nel Messico. Nell'agosto dello stesso anno si trasferì a Vera Cruz, sempre nel Messico, dove alla fine del 1941, analogamente a quanto avveniva in Brasile, venne requisito dalla autorità locali e dalle stesse impiegato con il nome PANUCO.

PIROSCAFO DA CARICO «GERARCHIA»

In origine il nome di questo piroscafo era "Pietro Gori", della Soc. An. Coop. Garibaldi. Un nome che dopo l'avvento del fascismo non poteva più essere accettato. Di qui il cambio in GERARCHIA, un nome che era agli antipodi del filone anarchico a cui apparteneva la figura politica di Pietro Gori.



Quando venne emanato il messaggio ministeriale, il GERACHIA, con le stive ricolme di grano proveniente dall'Argentina, aveva appena lasciato il porto di Dakar, dove aveva fatto sosta per rifornirsi di bunker. Con la sua limitata velocità non sarebbe mai riuscito a percorrere le 1.400 miglia che lo separavano dal Mediterraneo, prima dell'inizio delle ostilità. Si diresse quindi verso l'Isola di San Vincenzo, nell'arcipelago di Capo Verde, possedimento portoghese e perciò ancora neutrale. Vi rimase internato per ben cinque anni.

- PREAMBOLO
- PERIODO DI NON BELLIGERANZA
- UN PREAVVERTIMENTO TARDIVO
- LA SITUAZIONE AL 10 GIUGNO 1940
- I "VIOLATORI" DEL BLOCCO NAVALE ALLEATO
- ALCUNE TESTIMONIANZE POSTALI
- CONCLUSIONI

I marinai della "Grande Silenziosa", come era definita ai tempi la Marina Mercantile Italiana, sono stati tra i primi, nei posti più remoti del globo, a riempire i campi di prigionia, a seguito della requisizione delle proprie navi e sono stati tra i primi a dare la vita per la Patria, quando con le proprie navi hanno tentato di forzare il "blocco" degli Alleati, nel tentativo di approvvigionare di materie prime il paese in guerra.

Ed il dramma vissuto dai marittimi durante tutto l'arco della guerra non terminava con la cattura e la prigionia; alle sofferenze, ai disagi ed alla malattie, si aggiungevano sovente i pericolosi trasferimenti da un campo di concentramento all'altro, da un continente all'altro, a cui li sottoponevano gli inglesi: ANDORA STAR docet.