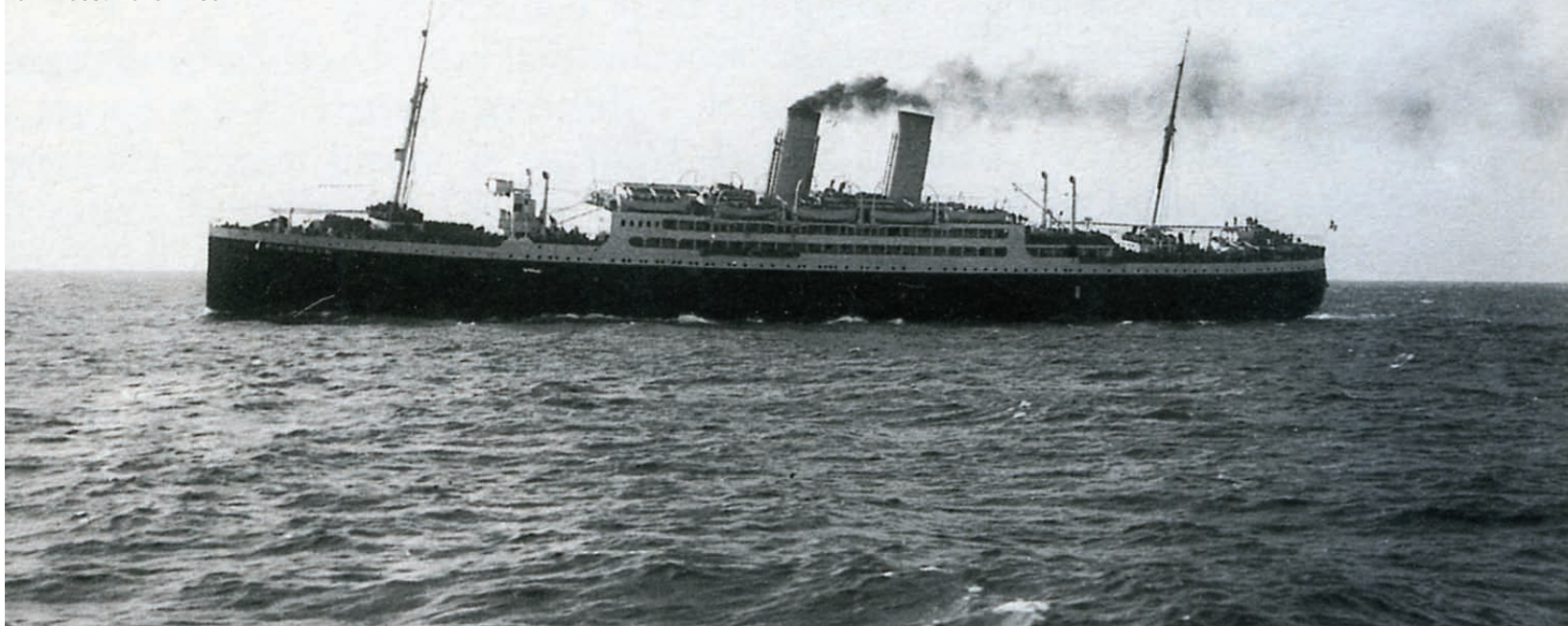


La Marina Mercantile nella Guerra di Spagna

di Alessandro Arseni



L'apporto fornito dalla Marina Militare e Mercantile italiana per il trasporto in Spagna del Corpo Truppe Volontarie fu notevole: secondo i dati ufficiali le truppe trasportate nella penisola iberica furono 18.185 uomini fino al settembre 1937 e raggiunsero i 40.000 a operazioni ultimate. I volontari, molti dei quali attirati dal premio d'ingaggio (Lit. 300) e dalla paga giornaliera (Lit. 20), cominciarono ad affluire ai numerosi uffici di reclutamento aperti in tutte le principali città d'Italia. In abiti borghesi partivano poi in treno per Gaeta, dove, nella vecchia fortezza borbonica, venivano inquadrati e preparati per l'imbarco. Ma se l'operazione di arruolamento, inquadramento e partenza di un numero limitato di uomini poteva essere facilmente portato a termine, il compito organizzativo che veniva richiesto, ed in tempi brevi, alla Marina Militare per il trasporto

dell'intero Corpo di spedizione non era dei più semplici. Occorrevano infatti le navi adatte al trasporto delle truppe e un sufficiente numero di piroscafi per il trasporto dei materiali ed armamenti al seguito. Bisognava quindi attivare un'organizzazione per l'accantonamento, l'imbarco e lo sbarco degli uomini e dei materiali; creare un sistema di convogli e predisporre la scorta ravvicinata e a distanza con navi militari; allestire quindi a Cadice, porto prescelto, tutte le infrastrutture necessarie per regolare l'afflusso delle navi e per smistare rapidamente uomini e mezzi sbarcati.

Insomma, un'imponente mole di lavoro che dovette essere sbrigata, sia pure con qualche ritardo ed inconveniente, nell'arco di pochi giorni. Per di più il tutto doveva essere portato avanti con la massima segretezza possibile.

La Flotta

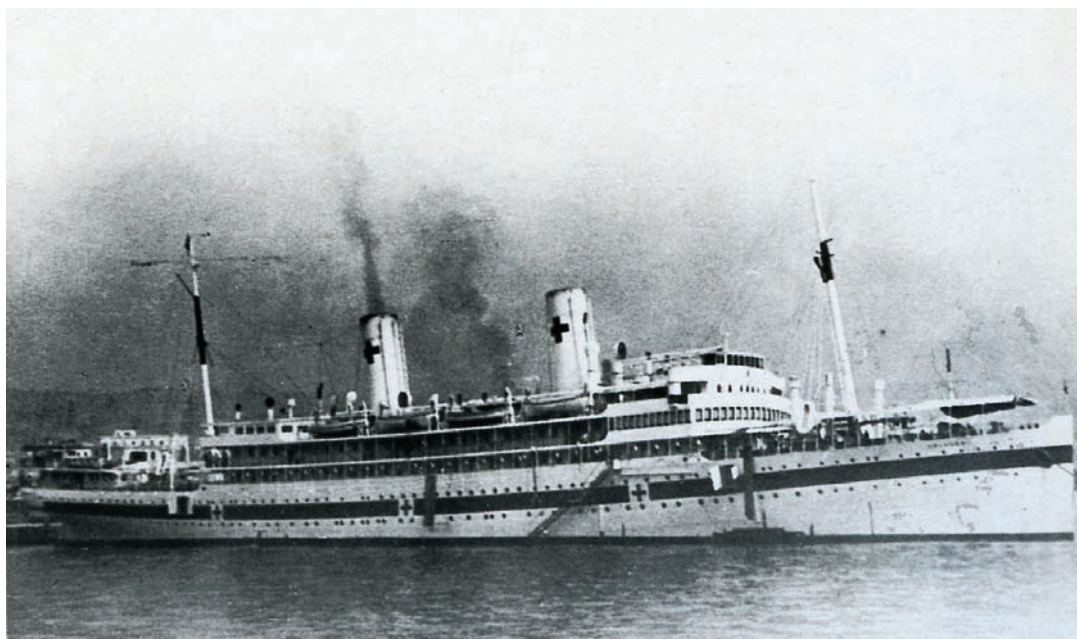
Negli ultimi mesi di gestione della Società Italia, prima di essere trasferiti al Lloyd Triestino nel dicembre 1936, la Regia Marina noleggiò i seguenti piroscafi tipo "Regioni": *Sardegna, Lombardia, Sannio, Toscana, Calabria, Sicilia, Umbria, Liguria* che trasportarono a Cadice le prime formazioni del Corpo

Truppe volontarie; sbarcato questo contingente nel novembre 1936, un secondo scaglione partì con il *Lombardia* da Gaeta nel dicembre 1936. Sempre del Lloyd furono utilizzate la *Laura Corrado* per il trasporto nafta e il *Sicilia* per il trasporto profughi dalla Spagna. A queste si aggiunsero l'*Antonietta* (Armatore Bruzzo di Genova), l'*Ernani* (I.N.S.A -

Genova), il *Lodoletta* (Armatore G. Gavarone) e la nave ospedale *Helouan* che andò perduta per incendio nel porto di Napoli il 12 agosto 1937 mentre era di ritorno da Cadice con ammalati a bordo. Buona parte delle unità della Compagnia Adriatica erano, per le loro caratteristiche, già da tempo iscritte nelle liste delle unità da requisire, in caso di necessità,

Sopra: il piroscafo italiano *Sardegna* in navigazione. Nel gennaio-febbraio 1937 effettuò quattro viaggi a Cadice per trasporto effettivi del Corpo Truppe Volontarie (Coll. Bargoni)

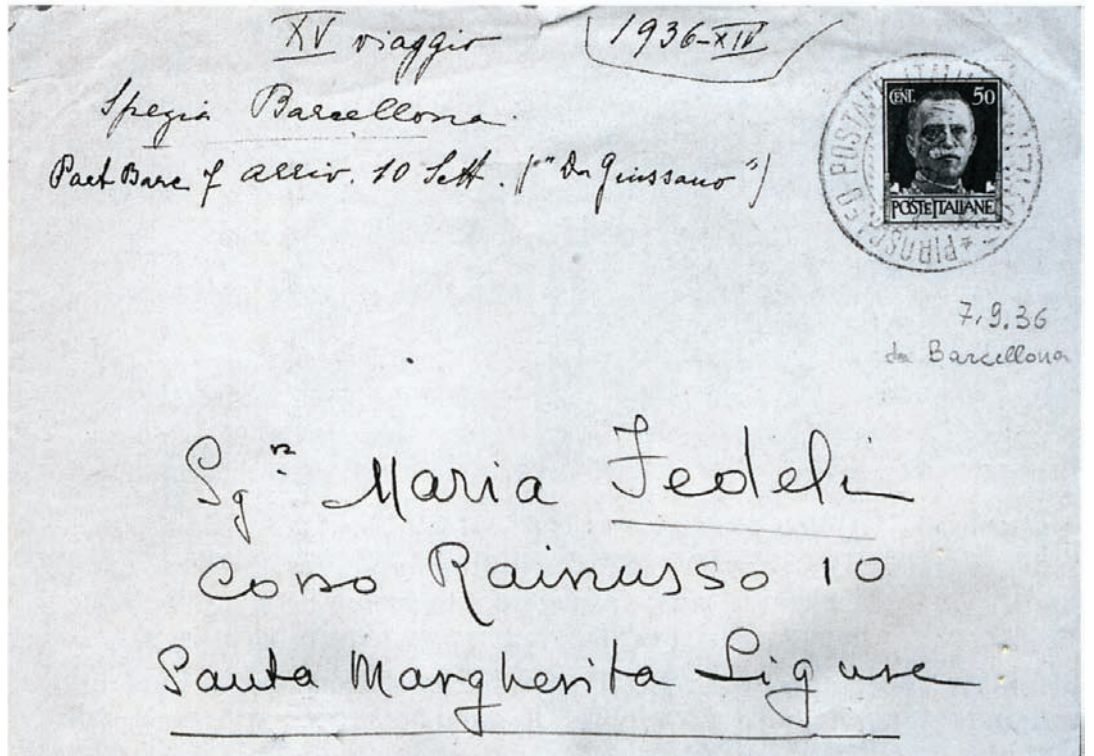
Sotto: la nave ospedale *Helouan* fu la prima unità ad essere impiegata nel trasporto ed assistenza malati e feriti durante la guerra civile spagnola.



come incrociatori ausiliari. Una di queste, la motonave *Barletta*, venne subito armata come nave ausiliaria durante la guerra di Spagna; anche l'*Adriatico* fu requisita ed eseguì 17 missioni. Mentre svolgeva tale attività, la *Barletta* fu attaccata il 24 maggio 1937 a Palma di Maiorca da una formazione di aerei repubblicani ed ebbe sei morti. Della Compagnia Tirrenia furono noleggiate il *Città di Bengasi* e l'*Argentina* per trasporto truppe e materiale bellico. Altre navi da trasporto furono il *Nereide* e il *Dante* della Soc. Nav. Corrado. Le Ferrovie dello Stato contribuirono alle operazioni di trasporto con le seguenti 31 navi da carico: *Africana*, *Amelia Lauro*, *Andrea*, *Bainsizza*, *Caterina Gerolimich*, *Confidenza*, *Dante*, *Ercole*, *Ernesto*, *Fedora*, *Giorgio Holsen*, *Giuan*, *Grazia*, *Honestas*, *Luigi Raza*, *Marigola*, *Marte*, *Mincio*, *Nino Padre*, *Potestas*, *Rapido*, *Securitas*, *Titania*, *Traviata*, *Valdirosa*, *Valsavoia*, *Valverde*, *Veloce*, *Vittorio Veneto*, *Zeffiro*. Data la difficoltà in quel periodo nel reperire piroscafi disponibili da poter noleggiare, anche perchè nello stesso

tempo molti erano impiegati al trasporto per l'occupazione dell'Africa Orientale, l'Azienda Monopolio Carboni consentì che queste trentuno unità per conto delle Ferrovie dello Stato, durante il viaggio di andata in zavorra dall'Italia ai porti del Nord Europa per l'imbarco del carbone, fossero impiegate fino ai porti spagnoli per le necessità della spedizione.

I piroscafi requisiti o noleggiati conservarono il loro equipaggio mercantile, ma ciascuno di essi imbarcava un ufficiale della R. Marina che ne assumeva il comando durante la navigazione, oltre ad un reparto di marinai per assicurare le comunicazioni radio e le segnalazioni. I piroscafi, che dall'Italia viaggiavano generalmente isolati o in convogli formati da due unità, erano scortati da incrociatori leggeri o da cacciatorpedinieri appartenenti alla 2° Squadra. Le navi militari giunte all'altezza del meridiano di Malaga o all'imboccatura dello Stretto di Gibilterra, passavano in consegna il piroscafo ad una delle unità del gruppo "Quarto" di base a Tangeri (ct. *Aquila* o *Audace*) che



Busta da Barcellona del 7 settembre 1936 per Santa Margherita Ligure, affrancata con 50c., annullato col timbro "Piroscafo Postale Italiano/Sicilia". Si tratta di una delle prime testimonianze postali della presenza italiana della guerra civile spagnola. Nel corso di questo viaggio la nave imbarcò oltre 1000 profughi italiani e spagnoli, diretti a Genova. Questo effettuato dal Sicilia, piroscafo del Lloyd noleggiato dalla R.M., era in ordine cronologico il XV viaggio di una unità trasporto per la guerra di Spagna. Bollo di arrivo al verso del 10 settembre. (Cadioli-Cecchi, pag.33)

provvedevano a perlostrare le rotte di accesso a Cadice.

Piroscafi spagnoli requisiti in Italia

Un certo numero di unità spagnole furono sorprese dalla insurrezione militare in acque di paesi simpatizzanti con le forze nazionaliste, come Germania e Italia. Altre vi giunsero per libera scelta nel

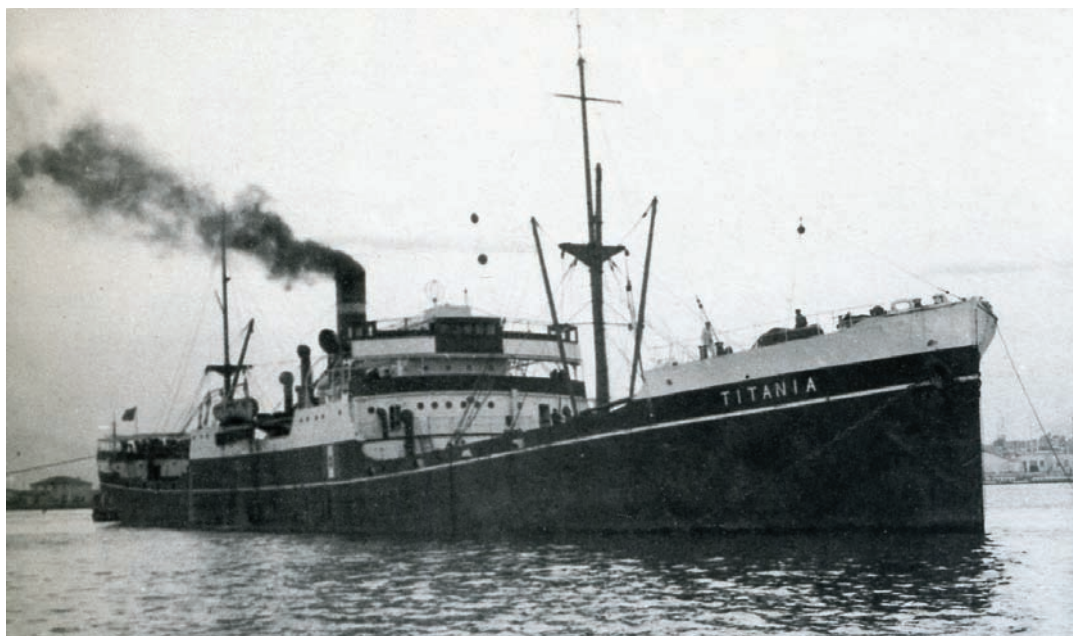
corso dei primi giorni della guerra civile. In base alle leggi internazionali furono tutte internate, in quanto non potevano essere consegnate alla giunta franchista, forza ribelle e non riconosciuta, mentre d'altra parte il legittimo governo madrileno faceva pressione tramite i propri ambasciatori per rientrarne in possesso. Si giunse quindi ad un

compromesso fra tedeschi e nazionalisti che avrebbe consentito a tutte queste navi di riprendere il mare battendo bandiera germanica, protette quindi dalle unità di quella Marina militare. Tutti i piroscafi sarebbero stati affidati all' HISMA (società di commercio ispano-marocchina) costituitasi il 26 luglio 1936 come copertura all'arrivo di aiuti in merci e materiali tedeschi in porti nazionalisti. Il Governo italiano, venutone a conoscenza, si oppose decisamente ed il 23 dicembre 1936, per proprio conto, provvide all'emanazione di norme per la requisizione delle navi mercantili spagnole nei porti italiani. Il governo nazionalista inizialmente si oppose pretendendone la restituzione.

Ne nacque così una polemica che durò qualche giorno, ma che fu vinta dal Governo italiano, al quale fu facilmente dimostrato che se si dovevano trasportare aiuti alle forze franchiste era giusto che questo avvenisse il più possibile con navi spagnole. Le seguenti navi furono quindi ribattezzate con nomi di città italiane:

Ebro (rib. *Aniene*), *Jupiter* (*Arezzo*), *Bachi* (*Bologna*), *Cilurnum* (*Brescia*), *Uribitarte* (*Cosenza*), *Arantza Mendi* (*Lecce*), *Bizcaya* (*Padova*), *Kauld* (*Perugia*), *Maria Vittoria* (*Potenza*), *Artxanda Mendi* (*Siena*), *Indaucha* (*Sulmona*).

Trattandosi di piroscafi impiegati per il trasporto di carbone, i loro viaggi furono in genere effettuati per conto delle Ferrovie dello Stato fra i nostri porti e quelli dell'Europa settentrionale.



A sinistra: il piroscafo noleggiato *Titania* utilizzato per il trasporto automezzi e materiali di rifornimento. (Coll. Bargoni)