

Questo libro ripercorre cronologicamente il viaggio e le vicende di cui fu protagonista l'Incrociatore Raimondo Montecuccoli – al comando dell'Ammiraglio Da Zara – nei 16 mesi della missione del 1937-38.

Le memorie di Aroldo Sabbadin sono avvalorate ed integrate da un ricco e prezioso patrimonio fotografico, dalle cronache dei numerosi giornali locali inglesi, francesi e giapponesi dell'epoca che Sabbadin ha conservato, dalla biografia dell'Ammiraglio Da Zara e da testi storici della Marina Militare, dal contributo di alcuni membri dell'equipaggio che mi hanno aiutato a colmare lacune e chiarire interrogativi, in particolare quello degli ufficiali e sottufficiali Carmelo Zarcone, Mario Rossetto, Pietro Brancati.

Ho deciso di scrivere questo libro per quattro motivi.

Il primo è chiaramente sentimentale: ho raccolto le memorie di mio nonno, il Capo Eletttricista di terza classe Aroldo Sabbadin, registrandole fedelmente e rivivendo assieme a lui quel periodo speciale della sua vita.

Era un qualunque sottufficiale di Marina impegnato in una qualunque missione, ma inconsapevolmente stava vivendo un momento storico importante di cui, da questa parte del mondo, poco o niente si è saputo per tanto tempo.

La seconda ragione per cui è nato questo progetto sta nel desiderio di presentare, con la maggiore esattezza e completezza possibile, la cronaca di un viaggio che guadagnò al Montecuccoli il titolo di “più valido camminatore” della Regia Marina per la notevole velocità di crociera mantenuta durante il viaggio: se già fu impresa notevole l’aver coperto la distanza Napoli – Shanghai in 17 giorni esatti, a ciò va aggiunto che il Montecuccoli percorse 50.000 miglia in 16 mesi, toccando, nel corso del viaggio, ben 31 porti diversi.

Inoltre, addentrandomi nel racconto, ho scoperto che l’intervento italiano in Cina, così come quello degli altri paesi occidentali che accorsero in aiuto della Shanghai assediata, servì a salvare innumerevoli vite.

In quegli anni di violenza esibita ed esaltata, in cui la guerra imperversava ovunque, i militari italiani – accolti con benevolenza da tutti – stavano svolgendo una missione di pace.

Si tratta di un episodio poco noto della storia militare italiana, ma ci fa onore.

Infine, sono stata conquistata, come molti altri prima di me, da un mondo, l’Estremo Oriente visitato dall’equipaggio del Montecuccoli nel corso della spedizione, che aveva il fascino della contraddizione, strano miscuglio di moderno e antico; una realtà unica e speciale, nel bene e nel male. Ed ho cercato di vederla con gli occhi di chi, provenendo dall’Italia, per la prima volta si trovava proiettato in una realtà a parte: nella corrotta e cosmopolita Shanghai, nelle atmosfere ordinate e festanti dei porti australiani, nella strana alternanza di tradizione e tecnologia del Giappone.

Per quei marinai che, come mio nonno, non erano mai stati “dall’altra parte del mondo”, non si trattò di un semplice viaggio, ma della più grande avventura mai vissuta.

Livorno, Genova, Shanghai

Genova, 27 agosto 1937- L'incrociatore leggero Raimondo Montecuccoli sosta nel porto in attesa di nuovi incarichi. Pur essendo stato varato da appena due anni è già il fiore all'occhiello della Marina Militare Italiana. E le buone premesse non verranno smentite nei suoi 29 anni di attività: in pace e in guerra sarà uno dei principali protagonisti della storia contemporanea della nostra flotta, divenendo una delle unità navali più note per fama e per gloria.

Ne ha il comando l'Ammiraglio Alberto Da Zara, grande uomo di mare. Assieme ai 500 membri dell'equipaggio e a due piccole unità – la Lepanto e la Carlotta - sta per intraprendere una missione importante e singolare, unica nel suo genere.

Gli ordini parlano chiaro: entro sei ore l'incrociatore deve essere in mare. Destinazione Shanghai.

Shanghai, 14 agosto 1937 – Piovono bombe sulla città. *La Parigi dell'Est*, la più grande, moderna, caotica, suggestiva, ricca, viziosa città dell'Asia diviene il bersaglio di una guerra a lungo temuta e scoppiata, infine, per caso.

Potrebbe trattarsi semplicemente di un oscuro conflitto orientale, uno dei tanti, dei troppi del XX secolo.

Ma la guerra cino-giapponese, allora quasi ignorata, per gli storici di oggi assume nuovi significati e segna l'inizio dell'evento più drammatico del '900: la Seconda Guerra Mondiale.

Piovono bombe sul Settlement Internazionale e sulla Concessione Francese.

I giapponesi non fanno distinzione tra cinesi ed occidentali.

La guerra non è più solo una questione privata tra la Cina e l'Impero del Sole.

Gli occidentali devono essere protetti.

Livorno, 26 agosto 1937 – Il Capo Eletttricista di terza classe Aroldo Sabbadin, è imbarcato sull'Eugenio di Savoia.

In 13 anni di navigazione sulle principali unità della flotta italiana, ha svolto spesso incarichi in Africa ma non è mai andato oltre il canale di Suez.

Si è arruolato volontario a 16 anni per dare sfogo alla sua sete d'indipendenza, al desiderio di vedere il mondo. Ama la fotografia e conserva con precisione tutto ciò che, tornato a casa, sarà utile per ricordare i propri viaggi.

Quella che gli viene proposta è la missione che da tempo attendeva: imbarcarsi per la Cina.

Non può lasciarsi sfuggire la più stimolante occasione della sua vita.

Il viaggio

Quando i giapponesi nel 1937 invasero la Cina, si concretizzò il rischio che dalla loro concessione di Shanghai essi si muovessero per occupare le vicine concessioni Internazionale e Francese. Per evitare che ciò avvenisse le potenze occidentali, che già avevano nella zona piccole unità da guerra e navi fluviali, inviarono ad ulteriore rinforzo unità più importanti, come gli incrociatori.

Per questo venne mandato in missione il Montecuccoli che, assieme alle altre forze militari occidentali, si sarebbe limitato a salvaguardare gli italiani presenti nella concessione di Shanghai.

Il Montecuccoli aveva appena presenziato al varo dell'unità da guerra Littorio, e quel 27 agosto nessuno si aspettava di ricevere nuovi ordini così tempestivamente. Né l'Ammiraglio Da Zara, a cui venne dato il preavviso di partenza con l'ordine di essere in mare dopo sei ore – quelle canoniche della cosiddetta *efficienza della flotta* - né gli uomini dell'equipaggio, disseminati per Genova in libera uscita o addirittura partiti per altri luoghi in licenza.

Dall'entrata in servizio fino ad allora, l'incrociatore aveva svolto esclusivamente un'attività addestrativa con navigazioni circoscritte al mar Mediterraneo. Ora si prospettava una missione importante, stimolante, rischiosa.

La decisione di inviare il migliore incrociatore della Marina Italiana a proteggere gli occidentali di Shanghai, martoriata dalle bombe, apparentemente era stata presa all'improvviso, tanto è vero che le prime istruzioni impartite all'ammiraglio erano state molto vaghe.

Ma l'incarico non riguardava esclusivamente il Montecuccoli, a cui sarebbero state affiancate due piccole unità: la Lepanto e la Carlotta.

Racconta il capo elettricista di terza classe Aroldo Sabbadin

Mi trovavo da circa due mesi a bordo dell'Eugenio di Savoia in allestimento ai cantieri Orlando di Livorno, quando improvvisamente mi chiamarono e mi chiesero se ero disposto a partire subito per la Cina.

Io acconsentii.

La sera stessa, alle 21, mi diedero l'ordine di sbarcare dall'Eugenio di Savoia, di recarmi a Genova e di imbarcarmi sull'incrociatore Raimondo Montecuccoli già pronto per salpare.

“Partimmo dalla città ligure il 27 agosto 1937 e ci dirigemmo a Napoli dove arrivammo il 29 agosto. Qui imbarcammo balle di vestiario destinate ad un battaglione dei Granatieri di Sardegna comandati dal colonnello Andreini di base a Massaua, che avrebbero raggiunto Shanghai con il transatlantico Conte Biancamano. Il giorno successivo riprendemmo il mare, alla velocità di 24 nodi.

Di là andammo a Port Said e, dopo dodici ore di tappa obbligatoria per fare rifornimento e passare il Canale di Suez, attraverso il Mar Rosso, arrivammo ad Aden.

Qui facemmo scalo: io e alcuni miei colleghi di bordo in libera uscita, mentre eravamo in un bar all'aperto, trovammo da ridire per il rumore fatto da alcuni fuoriusciti italiani. Ovviamente il risultato fu una rissa con scuzzottata.

Durante la traversata del mar Arabico sopravvenne un'avaria alla pompa per le grandi masse (necessaria per evitare l'affondamento della nave per eccesso di acqua marina). Io, che ero capo elettricista, doveti stare sedici ore sotto coperta per ripararla.

Giungemmo a Colombo, capitale dell'isola di Ceylon (odierna Sri Lanka), dove ci vietarono di scattare fotografie perché non doveva comparire nessun marinaio sopra coperta.

Continuammo il nostro viaggio per Singapore (anche nello stretto di Sumatra ci vietarono le fotografie), facemmo rifornimento San Marco.

Da Singapore andammo a Woosung dove sbarcò il Battaglione San Marco che era diretto alla Concessione Italiana di Tientsin.

Riprendemmo la navigazione fino a Shanghai: arrivammo il 15 settembre, alle 23, dopo appena diciassette giorni di viaggio.

Rimasi a Shanghai oltre 6 mesi durante i quali visitai altre città cinesi, la Grande Muraglia, e feci un periodo di servizio di circa ventitre giorni a Tientsin.

Poi il viaggio proseguì.

Ricorda Da Zara, che già in precedenza aveva svolto missioni in Estremo Oriente:

« L'ordine improvviso portò un certo scompiglio [...] Non c'era dubbio che il Montecuccoli sarebbe salpato all'ora stabilita, ma come sarebbe partito?

Avrebbe potuto reintegrare il fondo scorta, imbarcare al completo acqua e nafta, provvedersi di tutte le idrografie, caricare tutti gli approvvigionamenti,»... e soprattutto recuperare i 500 uomini dell'equipaggio che come, si è detto, in maggioranza non erano a bordo?

«Nei periodi in cui la nave rimaneva ormeggiata in porto – racconta il capo cannoniere di terza classe Carmelo Zarcone - avevamo la libera uscita, detta franchigia, dalle 16 alle 24. Quel giorno vari marinai avevano chiesto di potere scendere a terra prima e già dalle 14 erano a passeggio per la città o si erano incontrati con parenti, amici, mogli e fidanzate. L'ordine di partire per l'Oriente doveva essere giunto attorno alle 16 e nessuno era più uscito in franchigia, ma erano già scesi a terra un buon numero di uomini, così si dovette attendere che rientrassero tutti prima di partire, anche quelli che risalivano a bordo all'ultimo momento. Gli ultimi ritardatari arrivarono alle 23.45; il Montecuccoli lasciò il porto di Genova alle 24.30. »

LE CROCIERE OCEANICHE DELLA REGIA MARINA IN ESTREMO ORIENTE (1922-1938)

Il viaggio del Montecuccoli costituì solo una delle tante missioni oceaniche che impegnarono le navi della Regia Marina tra il 1922 e il 1938. In questo periodo furono ben 12 le unità da guerra che sostarono nelle acque dell'Estremo Oriente.

Iniziò l'incrociatore Calabria sostituito nell'estate del 1924 dal Libia che vi rimase per nove anni. Verso la fine del 1925 divennero operative le cannoniere Carlotto e Caboto, più adatte alla navigazione fluviale, che affiancarono la Libia di stanza a Shanghai o impegnata in missioni sulle coste. Durò a lungo anche la missione della Caboto, rimasta in Oriente fino al 1934, ma il primato della permanenza spetta alla Carlotto che restò in servizio per 12 anni, fino al 1937.

Nel 1927 venne inviato in missione anche il cacciatorpediniere Muggia, che però due anni dopo, in seguito ad una collisione con delle rocce, affondò.

Venne rimpiazzato nel 1932 dal cacciatorpediniere Espero, che rientrò nel 1933, e dall'incrociatore Trento la cui missione durò appena 5 mesi. Al termine dello stesso anno giunsero anche la cannoniera Lepanto e l'incrociatore Quarto che rimasero rispettivamente 5 anni e due e mezzo.

Ultimi a partire furono nel 1937 l'incrociatore Montecuccoli e, al suo rientro, l'incrociatore Colleoni che rimase fino all'ottobre 1939.

I timori dell'ammiraglio Da Zara vennero ben presto fugati dall'entusiasmo degli uomini che, elettrizzati dalla destinazione prevista, permisero una perfetta riuscita dell'operazione.

Quanto fosse stata inaspettata la decisione di fare partire l'incrociatore divenne evidente appena giunse la prima modifica agli ordini: la nave doveva sostare a La Spezia per fare rifornimento di nafta, munizioni e viveri, nonché sostituire 150 membri dell'equipaggio. Vi erano infatti a bordo uomini prossimi al congedo, oppure destinati a corsi che sarebbero iniziati di lì a breve, alcuni assegnati a nuovi incarichi; tutti quindi da sostituire con marinai appartenenti ad altri equipaggi.

Poche ore dopo nuovo cambio di programma, nuovi ordini, ed il Montecuccoli interruppe ancora la crociera per permettere a Da Zara di recarsi a Roma dal capo del Governo e ricevere ulteriori istruzioni sulla missione. Non molte per l'esattezza, e di questo Da Zara si lamentò in seguito, ma la linea di condotta imposta dal Duce era chiara: nipofilia ad oltranza.

Ancora una tappa a Napoli, dove vennero imbarcate sulla nave balle di vestiario destinate al battaglione di Granatieri di Sardegna comandati dal colonnello Andreini di base a Massaua, che avrebbero raggiunto Shanghai a bordo del transatlantico Conte Biancamano.

L'incrociatore aveva proceduto per tutto il viaggio ad una velocità notevole e il breve tempo in cui avevano raggiunto la destinazione fece guadagnare al Montecuccoli il titolo di "miglior camminatore".

Ma – a sentire Da Zara - si sarebbe potuto fare anche meglio: «Era la prima volta che una nostra unità da guerra si misurava in una impresa del genere e, nonostante l'ottimo risultato, molto le nocquero il fatto della mancanza di una preparazione adeguata e il non aver ricevuto il 27 agosto, coll'ordine di partenza, precise istruzioni sulla rapidità con cui tale trasferimento si voleva compiere. »ⁱⁱ

Comunque le condizioni di viaggio erano state buone, a parte una tempesta di sabbia nel Mar Rosso e una notte di piogge violente vicino alle isole Prata.

Il Montecuccoli si trattenne a Shanghai fino all'inizio di gennaio del 1938: in quel periodo il fronte iniziò a spostarsi verso l'interno del paese poiché, in seguito alla presa di Nanchino e Shanghai, il governo cinese e le rappresentanze diplomatiche si erano trasferiti ad Hankow, sul medio corso dello Yangtze. Spostandosi l'azione nell'entroterra, l'incrociatore aveva assolto il proprio compito, quindi l'unità salpò alla volta di Sydney con l'ordine di presenziare alla celebrazione del 150° anniversario della fondazione dello stato del Nuovo Galles del Sud. Il Montecuccoli, dopo alcune soste per i rifornimenti a Manila (5-8 gennaio) e Makassar (12-13 gennaio), giunse a Brisbane il 21 gennaio e ne ripartì il 23 alla volta della capitale australiana dove si unì alle unità francesi, olandesi, statunitensi e britanniche già presenti.

Questa prima parte del viaggio fu ostacolata da condizioni meteorologiche sfavorevoli: forti venti, mare tempestoso, visibilità insufficiente e repentine escursioni termiche.

Tra Shanghai e Manila un'imbarcazione fu distrutta dalle onde, mentre sulla rotta per Brisbane l'incrociatore si dovette fermare due volte: poco dopo l'isola di Thursday per la fitta foschia, e nella baia di Keppel, in attesa che passasse un ciclone.

Finalmente ancorati alla banchina di Woolloomooloo, il 29 gennaio gli uomini del Montecuccoli parteciparono alla commemorazione: una numerosa rappresentanza dell'equipaggio scortò il comandante Da Zara che depose una corona sul monumento ai Caduti ed in seguito sfilarono di fronte al Governatore Generale della colonia assieme alle altre truppe australiane e straniere.

Accolto con grande partecipazione da emigrati connazionali e australiani, l'11 febbraio l'incrociatore riprese il mare e toccò tutti i principali porti del paese: Melbourne (fino al 18 febbraio), Hobart in Tasmania (fino al 24), Adelaide (26 febbraio-1 marzo), Fremantle e Perth (4-8 marzo).

L'accoglienza festosa di autorità e popolazione a Melbourne, fu guastata dalle dimostrazioni di ostilità di alcuni antifascisti che distribuirono materiale propagandistico contro il nostro paese in vari locali della città. Il fatto causò alcuni incidenti tra gli uomini dell'equipaggio e i dimostranti, volò qualche mala parola e si arrivò alle mani: i giornali locali sfruttarono l'accaduto per alimentare l'ostilità nei confronti degli italiani e incoraggiare altre proteste. Per evitare che il clima già caldo divenisse incandescente, Da Zara si vide costretto a sospendere le franchigie. Niente libere uscite per i marinai italiani.

A Hobart si stava commemorando la prima regata velica, organizzata esattamente un secolo prima – nel 1838 – dal governatore della Tasmania Sir John Franklin in occasione della scoperta dell'isola avvenuta il 24 febbraio 1642 ad opera dell'olandese Abel Janszoon Tasman.

Anche ad Adelaide il clima di festa creato dall'arrivo dell'incrociatore Montecuccoli venne guastato dalla presa di posizione di alcune testate cittadine e da un comizio antitaliano tenuto nel parco botanico della città. Ma le autorità si sforzarono di rendere la permanenza dei nostri marinai più serena possibile esibendo la migliore ospitalità di cui erano capaci.

La nave italiana era invece attesa con ansia a Fremantle e Perth dove la numerosa colonia di pescatori e contadini provenienti dal nostro paese aveva preparato una calorosa accoglienza.

Il viaggio era appena a metà...

Racconta il capo cannoniere di terza classe Carmelo Zarcone

A Melbourne, nel molo accanto a cui eravamo ormeggiati, sostava l'incrociatore statunitense Louiseville, anch'esso in città per la commemorazione del centenario. A causa delle dimostrazioni di protesta anti italiane ci era stato vietato di scendere a terra e per garantire che non ci fossero problemi le autorità avevano fatto chiudere la cancellata che conduceva al porto di fronte a cui vigilava la polizia a cavallo.

Gli americani allora ci invitarono sulla loro nave a vedere un film.

Anche a bordo del nostro incrociatore venivano proiettati i film: ne avevamo 3 e durante i 18 giorni di viaggio l'elettricista che si occupava della proiezione ce ne faceva vedere un tempo ogni sera, alternandoli; ricordo che tra le tre pellicole vi era "Roberta" con Ginger Rogers e Fred Astaire.

Ci si ingegnava cercando di rendere la vita sulla nave la più confortevole possibile.

A questo proposito ricordo che quando attraversammo l'oceano indiano l'acqua potabile iniziò a scarseggiare: mettemmo in funzione il distillatore per ricavare acqua dolce da quella di mare. Ne risultava un'acqua potabilissima ma assolutamente insapore. Durante la sosta a Napoli che avevamo fatto all'inizio del viaggio, spinto non so da quale sesto senso, avevo acquistato 12 scatole di Idrolitina: ora tornavano utilissime per rendere il sapore dell'acqua più gradevole.

Poi giunse l'ordine di salpare per il Giappone: il Montecuccoli rientrò a Shanghai - via Batavia e Saigon - per effettuare i consueti rifornimenti; quindi proseguì la navigazione verso Yokohama e Aomori, con sosta a Nagasaki (2 aprile), Beppu e Kobe: in queste città l'accoglienza fu calorosa; a Yokohama venne organizzato un grande ricevimento danzante per ufficiali e sottufficiali; mentre le famiglie più rispettabili della città ospitarono ciascuna a casa propria un graduato offrendo un tradizionale pasto giapponese.

L'incrociatore rientrò infine in Cina: seguì la rotta nord, scese per gli stretti di Tsugaru e Tsushima ed i primi di giugno del 1938 l'incrociatore era nuovamente a Shanghai. Ancora una crociera poco dopo in Mar Giallo con sosta in porti cinesi e coreani (Chinwangtao, Shanghai, Tsingtao, Petiho, Dairen), infine il 23 agosto si iniziarono i preparativi per il rimpatrio ma la crisi in Europa rendeva incerti anche gli alti gradi dello Stato Maggiore e al Montecuccoli non giungevano ordini precisi. Allora Da Zara decise di salpare per il Giappone, dopo avere ricevuto garanzie dai nipponici per le truppe italiane; il 29 diresse per Yokohama dove in arsenale ottenne di poter far eseguire lavori di manutenzione.

Arrivò infine il comando di rientrare in Patria. Inizialmente il programma di viaggio prevedeva di passare per l'America e il canale di Panama, cosicché l'incrociatore avrebbe compiuto il giro del mondo, ma la situazione politica internazionale impose la scelta di ripercorrere la rotta seguita nel viaggio di andata. Per l'ultima volta, l'incrociatore sostò nel porto di Shanghai da dove partì il 1° novembre 1938 per il viaggio di ritorno lasciando la funzione di sede del Comando Superiore Navale in Estremo Oriente all'incrociatore Bartolomeo Colleoni.

Dopo avere toccato i porti di Singapore, Colombo, Massaua, Suez, Ismailia e Port Said, il 7 dicembre le ancore del Montecuccoli vennero nuovamente gettate nel porto di Napoli.

Avevano percorso 50 mila miglia in sedici mesi.

ⁱ Alberto Da Zara, *Pelle d'ammiraglio*. Arnoldo Mondadori Editore Pag. 293

ⁱⁱ Alberto Da Zara, *Pelle d'ammiraglio*. Arnoldo Mondadori Editore Pag. 295