

FONTI, TESTI, DOCUMENTI

Ricordi dell'ex P.O.W. n° 10 *Amm. Gino Galuppini*

a cura di Giovanni Cecini

Per coloro che “non sanno” P.O.W. è la sigla delle parole inglesi “Prisoner of war” e il numero 10 è il “Numero di Matricola” che fu assegnato “tardivamente”, come si dirà, allo scrivente.

In questi miei ricordi di eventi avvenuti dai 65 ai 60 anni or sono¹ tratterò dei seguenti argomenti:

- 1) La cattura
- 2) La visita del delegato della Croce Rossa
- 3) Il numero di matricola
- 4) Il rimpatrio
- 5) La visita del capitano Zammit

1 - La cattura (come fu affondato il R. Incrociatore Bartolomeo Colleoni)

Sul “Notiziario della Marina Militare” del mese di settembre 2002² è stato pubblicato un articolo della signora Rita Rango, figlia del Capo Cannoniere Rino Rango, classe 1914, sull'affondamento del Regio Incrociatore *Giovanni dalle Bande Nere*, silurato dal sommergibile inglese *Urge* alle ore 9 del 1 aprile 1942 mentre si trasferiva da Messina a La Spezia, scortato dai Cacciatorpediniere *Aviere* e *Libra* per andare ai lavori.

Affondò a 11 miglia per 144° dall'isola di Stromboli.

La redazione del *Notiziario* ha aggiunto all'articolo della signora Rango una in-

¹ Il presente lavoro è stato scritto nel 2005 dallo stesso Galuppini. Il curatore si è limitato ad apporre modifiche al testo, esclusivamente esplicitando le sigle meno diffuse, uniformando la parte grafica, correggendo i refusi, aggiungendo le note come ausilio per il lettore, lasciando completamente inalterato il contenuto del racconto [ndc].

² R. Rango, *L'affondamento del Bande Nere*, Notiziario della Marina, settembre 2002, pag. 43 – Ricordi [ndc].

tera pagina, una fotografia della nave e un trafiletto dal titolo “Per saperne di più” contenente la storia dell’attività del *Bande Nere* nei mesi di guerra prima dell’affondamento.

In particolare in questa “storia” si legge:

“Alle ore 0607 del giorno 19 luglio, in vista di Capo Spada, (isola di Creta) l’unità avvistò l’incrociatore inglese Sydney [non era inglese ma australiano]³ e cinque cacciatorpediniere [inglesi].

Le unità italiane [non specifica quali, ma erano il *Bande Nere* e il *Colleoni*] impegnarono combattimento, al tiro inglese si rivelò subito ben centrato. Aperto il fuoco alle ore 0730 il *Bande Nere* incassò subito un colpo che scoppiò presso la porta poppiera dell’aviorimessa; un secondo colpo giunse a bordo alle 0850.

Rotto il contatto l’incrociatore diresse per Bengasi, raggiungendo poi Tripoli. Durante lo scontro l’incrociatore Sydney ed il caccia *Havock* avevano riportato danni di lieve entità.”⁴

Per la precisione storica il Cacciatorpediniere *Havock* non fu colpito dal tiro del *Bande Nere*, ma da bombe di aerei italiani giunti sul porto “a cose fatte” circa un’ora e mezzo dopo il “disimpegno” del *Bande Nere*.

I redattori del Notiziario nel riportare la “cronaca” dell’evento hanno dimenticato un particolare “senza importanza” e cioè che a quello scontro navale aveva partecipato anche il R. Incrociatore *Bartolomeo Colleoni* il quale, mentre il *Bande Nere* filava a tutto vapore per Bengasi, era immobile e disarmato in attesa di essere affondato dal nemico, così come riportato nel Capitolo VI del volume “Le azioni navali nel Mediterraneo” pag. 175:

“[...] fu visto il *Colleoni* fermarsi [...] esso [...] procedeva faticosamente, essendo stato colpito in macchina o caldaia ... Il *Bande Nere* [...] diresse verso sud a tutta velocità”⁵

Probabilmente Capo Rango non hai mai raccontato alla figlia questo “particolare” in quanto i fatti del 19 luglio 1940 erano per lui decisamente poco interessanti ed altrettanto poco interessanti li hanno ritenuti i redattori del “Notiziario” nello scrivere il “Per saperne di più”.

Quel 19 luglio 1940 alle ore 04:00 ero montato di guardia nella macchina di prora, a quell’epoca si faceva “Quattro e Quattro” cioè 4 ore di guardia e 4 di ri-

³ In parentesi quadra i commenti dello stesso Galuppini [ndc].

⁴ *Per saperne di più*, Notiziario della Marina, settembre 2002, pag. 44 [ndc].

⁵ Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale - Volume IV, Le azioni navali in Mediterraneo, dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma 1970, pag. 175 [ndc].

poso, quindi ero smontato solo 4 ore prima, ed avevo dormicchiato poco più di 3 ore e mezzo in un camerino che sembrava un forno crematorio.

Nel 1940 le navi della Regia Marina non erano dotate di condizionatori d'aria, sul *Colleoni*, però, esisteva un condizionatore di aria di costruzione inglese, comperato durante la permanenza in Cina, e sistemato nell'alloggio del Comandante.

Come risulta dal volume dell'Ufficio Storico, le unità della 2ª Divisione Navale che zigzagavano a 25 nodi presso l'isola di Creta, avvistarono alle 06:07 un gruppo di Cacciatorpediniere inglesi, contro il quale fu aperto il fuoco. Il contatto fu interrotto alle ore 06:48.

Sottolineo “un gruppo di cacciatorpediniere” ma non il *Sydney*.

Ovviamente chi stava in macchina non sapeva niente, ma poi si seppe che era stato battuto il “posto di combattimento” e la velocità fu aumentata a 30 nodi.

Mentre il Capo Rango era un puntatore e “vedeva” quello che accadeva al *Bande Nere*, io non “vedevo”, ma ad ogni salva delle torri da 152 la nave tremava tutta, ed un sottile polverino cadeva sulle nostre teste, dovuto allo sbriciolarsi della coibentazione in amianto dei vari collettori di vapore che correvano a cielo nel locale. All'epoca non si era ancora scoperto che l'amianto era pericoloso per la salute, quindi l'amianto regnava sovrano nei locali apparato motore, ed anche in altri.

Circa alle ore 07:00 andai in coperta a preparare la catapulta per lanciare l'aereo, mio compito come ufficiale allo scafo. L'aereo però non fu lanciato perché, come da ordine di operazioni, la esplorazione aerea doveva essere fatta da aerei della Regia Aeronautica di base a Lero, aerei che non si fecero vedere.

Alle ore 07:00 i due incrociatori italiani vennero a trovarsi sotto il tiro dell'incrociatore australiano *Sydney*, non visibile per la posizione del sole, ma che, viceversa, poteva benissimo vedere le navi italiane. Iniziò un duello a cannonate, un colpo italiano colpì un fumaiolo del *Sydney*, come documentato da fotografia, non posso dire quante salve furono, ma circa alle ore 08:25 un tremito più violento fece capire che la nave era stata colpita.

Colpita anche assai vicino al locale dove mi trovavo, perché il colpo giunse nel locale caldaia 2, che si trovava immediatamente a proravia del locale macchina.

Il manometro del vapore scese vertiginosamente a zero, la luce si spense e tutti i macchinari si fermarono.

Che cosa era accaduto?

Secondo le teorie dell'epoca, l'apparato motore non era “frazionabile” cioè suddiviso in modo che l'avaria a un gruppo di caldaie non provocasse la messa fuori uso di tutto l'apparato motore.

Esisteva invece “l'anello di vapore” che metteva in comunicazione tra loro tutte le caldaie e i gruppi di turbine, nonché le turbodinamo della centrale elettrica.

Per conseguenza un solo colpo del *Sydney* aveva immobilizzato la nave e, si sottolinea, la mancanza di corrente elettrica aveva bloccato il funzionamento delle torri dell'artiglieria principale, nonché gli elevatori di munizioni dei cannoni secondari manovrati a mano.

La nave era quindi ferma e impotente a reagire, così come lo fu il *Pola* a Capo Matapan.

Poco tempo dopo la scomparsa della luce, una voce dall'alto dell'osteriggio ci ordinò di lasciare il locale "senza passare per il corridoio perché invaso dal vapore".

Attraverso l'osteriggio salimmo in coperta: preciso ci dovemmo arrampicare ai vari appigli perché non c'erano scale, ed io condussi il personale al "Posto di abbandono nave" che, come dalle esercitazioni, sapevo essere a poppa-sinistra, accanto alla torre n. 3.

Giunti sul posto trovammo una spiacevole sorpresa: mentre nelle esercitazioni sulla battagliaola erano allineati tanti bei salvagente, quel giorno di salvagente non ne trovammo nemmeno uno: certamente altri "di coperta" si erano serviti prima di noi! A un certo momento vidi che a centro nave tutti si buttavano in acqua, ritenendo che fosse stato dato l'ordine di "abbandono nave" dissi alla mia gente di buttarsi in mare. "A posteriori" seppi che il comandante Capitano di Vascello Umberto Novaro, benché ferito non voleva lasciare la nave, ma che fu buttato in mare dal Tenente di Vascello Bellini (Direttore del Tiro) e dal Capitano del G. N. ⁶ Cristofanetti (Capo 7° - 8° Reparto). Morì tre giorni dopo in ospedale ad Alessandria e gli inglesi gli tributarono gli onori militari come ad un Capitano di Vascello della loro Marina.

Una fotografia del funerale fu pubblicata in prima pagina dal *Times* di Londra. In mare mi allontanai dietro la poppa e potei vedere distintamente il Cacciatorpediniere *Ilex* lanciare i suoi siluri contro il facile bersaglio, ma benché "facile" il bersaglio fu sbagliato perché, forse ritenendo la nave ancora in lento moto, un siluro passò di prora e l'altro colpì la nave solo asportando parte della prora, come visibile in molte fotografie.

L'attacco fu ripetuto dal Cacciatorpediniere *Havock* che diede il colpo di grazia a centro nave: lo scafo si capovoltò e, mentre ancora galleggiava con le eliche e il timone in aria, vidi distintamente un paio di persone correre disperatamente sullo scafo che stava affondando, infilandosi con la prora.

Udii in lontananza il grido di "Viva l'Italia!" e "Viva il Re!".

I caccia inglesi *Ilex*, *Havock* e *Hyperion* si disposero a semicerchio ed iniziarono il recupero dei naufraghi.

Alle pagg. 175-176 del citato volume dell'Ufficio Storico si legge:

"Mentre i naufraghi venivano recuperati, gli Italiani eseguirono colla loro aviazione bombardamenti, che vennero successivamente diretti contro l'*Havock*. Nel secondo di questi attacchi una bomba da 250 libbre esplose sott'acqua e le sue schegge entrarono nella caldaia n. 2, che venne esclusa. Tuttavia, perdette solo 55 minuti e quindi proseguì a 24 nodi per Alessandria." ⁷

⁶ Genio Navale [ndc].

⁷ Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina italiana ...*, pagg. 175-176 [ndc].

Poiché erano ormai le 11:30 e il *Colleoni* era stato affondato alle 08:00 il salvataggio dei naufraghi era praticamente ultimato.

Quanti rimasero in mare per la interruzione del salvataggio non si sa: essi sono compresi nei 121 morti "ufficialmente" mentre i superstiti furono 525.

La costa di Capo Spada era a circa 2 miglia dal luogo dell'affondamento e ben 7 marinai la raggiunsero a nuoto. Essi erano:

- Sottocapo Cannoniere Armaiolo Giuseppe Manni
- Sottocapo Radiotelegrafista Augusto Nelli
- Nocchiero Antonio Pandolfo
- Marinaio Giuseppe Daniele
- Marinaio Cosimo Macera
- Marinaio Aldo Caramelli
- Marinaio Mario Piccinini

che furono internati dai greci e rientrarono in Italia nel giugno 1941 dopo l'occupazione italo-tedesca della Grecia.

Il mare portò alla riva alcuni cadaveri che furono sepolti.

Ritornando alla mia storia, mi avvicinai al Cacciatorpediniere *Hyperion* e mi arrampicai su una di quelle reti di cavo che erano state calate ai lati dello scafo. Fui "smistato" a prora dove erano riuniti i naufraghi sotto la guardia di marinai armati con "baionette in canna".

Poco dopo qualcuno chiese se nel gruppo vi fossero degli ufficiali.

Ovviamente poiché la maggior parte dei naufraghi si era spogliata prima di buttarsi in mare, i distintivi di grado non erano visibili.

Io, viceversa, non mi ero spogliato ma avevo conservato addosso la tenuta di macchina di tela grigia sulla quale non portavo distintivi di grado.

Inoltre all'epoca non parlavo inglese, ma tale lingua era ben conosciuta da quasi tutto il personale del *Colleoni* reduce da due anni di permanenza in Cina.

Fui quindi indicato come ufficiale (unico sull'*Hyperion*).

Mi separarono dai marinai e mi accompagnarono in quadrato ufficiali. Mi tolsero la tenuta di macchina bagnata e mi diedero una camicia e un paio di pantaloni "borghesi" nonché un paio di scarpe, perché prima di buttarmi in mare mi ero tolto quelle che indossavo.

Poco dopo, sapendo che ero ufficiale di macchina, venne a parlare con me il Direttore di Macchina con il quale ci intendemmo in francese.

Mangiai a tavola in quadrato (non ci fu una vera e propria mensa ma gli ufficiali vennero alla spicciolata a mangiare) e dormii su un divano.

Il mattino successivo mi ridettero la tuta, restituii il vestiario ma mi lasciarono le scarpe e così "azzimato" e in ordine sbarcai ad Alessandria raggiungendo sulla banchina il gruppo degli altri ufficiali sbarcati dai due precedenti caccia.

La mia assenza era stata notata ed ero già dato per morto, ma quando mi videro arrivare pulito, con una tenuta di macchina impeccabile e persino con le scarpe, grande fu la loro meraviglia perché loro erano ancora per la maggior

parte in mutande (o quasi), sporchi di nafta e scalzi, in quanto la presenza di molti naufraghi, anche se ufficiali, su un cacciatorpediniere, non aveva permesso un trattamento "signorile" come quello da me ricevuto, quindi tutti gli altri ufficiali del *Colleoni* erano nudi, scalzi, sporchi di nafta come quando erano stati recuperati dal mare.

A piedi, attraverso le strade di Alessandria, fummo portati nella Caserma *Mustafà*, dando la possibilità ai fotografi di riprendere il gruppo in marcia, così come il gruppo di ufficiali sulla banchina del porto. Fotografie in possesso dell'Ufficio Storico.

Gli stessi fotografi, due giorni dopo rifotografarono la colonna dei prigionieri, questa volta rivestiti e muniti di scarpe, che dalla Caserma *Mustafà* si recavano alla stazione per prendere il treno che li avrebbe trasportati a Geneifa, prima tappa per tutti i prigionieri di guerra italiani del fronte libico.

2 - La Visita del Delegato della Croce Rossa

Dopo essere stato ospitato nel campo di Geneifa dal 22/7/40 al 7/8/40 fui trasferito in india insieme ad un gruppo di 29-30 ufficiali e circa 480 sottufficiali e marinai praticamente tutti del *Colleoni*.

In India non esistevano campi per prigionieri di guerra, ma, sin dal 1939 vi erano campi per gli internati civili, prima tedeschi, poi anche italiani, e qui, in "Wing" separato furono ospitati anche i citati prigionieri di guerra provenienti dall'Egitto.

Il campo si trovava ad Ahmednagar, località situata nella "zona" di Bombay, ma non trovata nell'Atlante del Touring Club d'Italia.

A titolo di cronaca, gli inglesi avevano internato persino il Delegato Apostolico e moltissimi sacerdoti missionari, ragione per la quale la "Assistenza spirituale" ai prigionieri fu fatta da missionari; ricordo i padri salesiani Ferrero e Balocco, perché il cappellano del *Colleoni* in base alle convenzioni internazionali fu rimpatriato insieme al Capitano Medico Romeo di Tuosto e al sottotenente Sanseverino.

La permanenza nel campo di Ahmednagar durò solo pochi mesi, perché dopo la "Prima ritirata" delle truppe italiane sul fronte libico-egiziano⁸ il numero dei prigionieri di guerra italiani aumentò in maniera "esponenziale" e le Autorità inglesi li smistarono: parte in India, parte in Australia, parte in Sud-Africa.

In India furono costruiti molti campi per P.O.W. dei quali uno a Ramghar, uno a Bhopal, uno a Dhera Dun, quest'ultimo inizialmente solo per i generali, poi anche per gli ufficiali.

Anche la località di Ramghar non è stata trovata sull'Atlante del Touring Club d'Italia, sul quale furono sepolti i deceduti.

⁸ Dicembre 1940 / gennaio 1941 [ndc].

La permanenza nel campo di Ahmednagar durò solo pochi mesi, cioè dall'agosto al novembre, o primi dicembre 1940 e da un campo di Internati Civili fummo trasferiti in un campo per prigionieri di guerra.

Mentre Ahmednagar si trovava nella "zona" di Bombay, cioè sulla parte occidentale della penisola indiana, Ramghar si trovava quasi nella parte opposta della penisola indiana ed il viaggio di trasferimento per ferrovia durò ben 5 giorni (e 4 notti).

Il detto trasferimento fu effettuato con un treno "militare" i cui vagoni avevano sedili di strisce di legno, come nelle natiche "terze classi" delle ferrovie italiane, tali sedili si trasformavano per la notte in tre "posti letto": uno sul sedile, uno sullo schienale opportunamente alzato, e uno, cioè il portabagagli, inoltre ogni vagone era provvisto delle necessarie sistemazioni igieniche.

Mentre nel campo di Ahmednagar la sistemazione era in tende a 2 posti per gli ufficiali e a 8 posti per sottufficiali e truppa, nel campo di Ramghar la sistemazione era in baracche per circa 40 persone per baracca. Dette baracche erano munite di tettoie laterali dove si poteva sostare nelle ore più calde in relativa frescura.

I "Servizi igienici" erano "a bugliolo" ripuliti da un indiano alacrissimo a ritirare il bugliolo, pulirlo, metterci un pò di creolina e rimetterlo a posto. Si noti "un indiano" e non un "uomo bianco".

Nel nuova campo il piccolo gruppo di ufficiali provenienti da Ahmednagar fu "fagocitato" dall'immenso numero di ufficiali dell'esercito già sistemati perché arrivati nel campo alcuni giorni prima.

Tuttavia il gruppo di Ahmednagar sia per gli ufficiali che per i sottufficiali o marinai non fu "smembrato" ma rimase unito nella sistemazione nelle nuova baracche.

A titolo di cronaca, dopo qualche tempo la Regia Marina prese in mano la organizzazione del campo: in cucina presero servizio i cuochi del *Colleoni* (Ricordo Disciullo e Pavia) nella mensa fu destinato il "maestro" degli ufficiali Piccinetti, in macelleria il marinaio Godina, in dispensa il "dispensiere" Cipollina. Solo per fare il caffè furono impegnati una Guardia di Finanza: il finanziere Mata, cui si associò un marinaio del *Colleoni*: Camedda suo compaesano e amico d'infanzia.

Il sottoscritto fu nominato Direttore di mensa.

Nel campo di Ramghar oltre ai prigionieri provenienti del fronte libico, ne giunsero molti provenienti dall'Africa Orientale (Etiopia) e specialmente fra questi si verificarono molti decessi, così che ebbe inizio la "cerimonia funebre" per dare l'ultimo saluto a questi compagni di sventura.

L'autocarro portante il feretro veniva fatto transitare a lento moto sulla strada esistente fra i campi, e di prigionieri si schieravano lungo i reticolati in muto raccoglimento.

La salma del caduto veniva accompagnata al più vicino cimitero cattolico da un

gruppo di commilitoni, se si trattava di un sottufficiale o soldato, anche da un ufficiale.

Giunti al cimitero cattolico di Ranchi, un picchetto di soldati indiani rendeva gli onori militari (3 salve di fucileria) e la bara veniva calata nella fossa.

Il sottoscritto fu “comandato” ad uno di questi funerali, alla fine del quale dovette firmare la “ricevuta” per lo scarico del defunto dall’organico del campo.

Dimenticavo di dire che, a differenza di quanto accadde ai medici e cappellani del *Colleoni*, i medici e cappellani catturati sul fronte libico, in barba alla convenzione di Ginevra, non furono rimpatriati ma rimasero a fornire i loro servizi ai colleghi “combattenti”.

Quindi nel campo di Ramghar vi era un ospedale “italiano” e l’assistenza spirituale era fatta da cappellani militari e non più da missionari come ad Ahmed-naghar.

La situazione climatica nella zona di Ramghar era “tropicale” così che gli inglesi “passavano” ogni giorno tre grosse barre di ghiaccio all’infermeria di ogni campo, da impegnarsi in caso di colpo di calore.

Tuttavia questo ghiaccio veniva impiegato per ben altro uso!

Già serviva per tenere in fresco le bevande per medici e infermieri, ma, oltre a ciò, il sottoscritto che, come ho detto, esplicò le funzioni di Direttore di mensa, (sulle quali tornerò a parlare) si faceva dare il ghiaccio per raffreddare le bottiglie d’acqua da mettere sulle tavole della mensa, le quali venivano messe in un grande cassone foderato di zinco e coperte di ghiaccio.

Come ho detto, in qualità di Direttore di mensa, andavo ogni mattina alla Assistenza a ritirare la “razione” e quindi uscivo dal campo e venivo in contatto col “mondo esterno”, quindi fui io a portare la notizia dell’entrata in guerra del Giappone e della incursione aerea su Pearl Harbor⁹.

Veniamo ora al Delegato della Croce Rossa.

La visita di questo funzionario, unica da me ricordata nei 5 anni di prigionia, fu pre-avvisata, alcuni giorni prima, quindi nel campo si creò uno stato di “agitazione” degli ufficiali che volevano essere “messi a rapporto” o “consegnare memoriali” o per altre richieste varie.

Il giorno 28 maggio 1941 giunse la notizia: il 29 maggio sarebbe arrivato il Delegato della Croce Rossa.

Ma il 29 maggio 1941 di notizie ne venne una di ben diverso tono: il Delegato della Croce Rossa era deceduto per colpo di calore!

Quindi niente di tutto quello che i prigionieri ritenevano di poter fare o di ottenere!

A distanza di 63 anni da questo evento tramite l’Ufficio Storico ho potuto avere dalla Croce Rossa Internazionale una succinta relazione dalla quale si stralcia:

⁹ 7 dicembre 1941 per gli Stati Uniti, 8 dicembre 1941 per il Giappone [ndc].

DIPARTIMENTO FEDERALE DI POLITICA

Berna 20 Agosto 1941

Al Comitato Internazionale della Croce Rossa - Ginevra

Signor Presidente e Signori,

con riferimento al nostro telegramma del 29 maggio scorso, abbiamo l'onore di farvi sapere che il nostro Consolato Generale a Bombay ci ha riferito in dettaglio, dopo di allora, sulle circostanze che hanno accompagnato il decesso del signor ERNST BAUER, vostro Delegato per l'Italia. Troverete qui allegato un estratto della lettera inviataci dal signor SONDEREGGER, pochi giorni dopo il triste avvenimento.

“Ho appreso la notizia in primo luogo da un telegramma del nostro Consolato Generale di Calcutta (come si è detto Ramghar era nella “zona” di Calcutta) che mi fornisce i seguenti dettagli con lettera in data 31 maggio.

Il signor BAUER partì in auto da Dhanbad il mattino del 28 maggio diretto al campo dei prigionieri di guerra di Ramghar, distante circa 120 miglia. Giunto a Ramgahr alle 9.30, sembra abbia immediatamente iniziato un giro di ispezione, accompagnato dal Comandante del campo generale Sanders.

La temperatura era elevata (circa 115° F all'ombra) ed il calore opprimente. Dopo aver camminato per il campo per circa un'ora e mezzo o due, il signor BAUER improvvisamente svenne. Fu immediatamente sistemato su una barella, e poiché le sue condizioni erano così gravi che il trasporto ad un ospedale fu ritenuto troppo pericoloso, fu ricoverato in una vicina baracca del campo stesso, dove ricevette immediate cure mediche.

Furono fatti tutti gli sforzi possibili per cercare di salvargli la vita, tre o quattro medici erano quasi continuamente al suo capezzale, ma malgrado queste cure il signor BAUER morì alle 5 del mattino del 29 maggio.”

Come risulta da questa relazione del Consolato generale di Calcutta il povero delegato della Croce Rossa non sopportò il clima equatoriale del campo di Ramghar e perdette la vita nell'espletare la sua missione.

A differenza del Delegato della Croce Rossa, la quasi totalità dei prigionieri italiani sopportò senza conseguenze la temperatura della zona, ci furono, per la verità, diversi decessi, con relativo funerale, di prigionieri provenienti dall'Africa Orientale, cioè dalla Eritrea e dalla Abissinia, che però, si presume, non provocati dalle condizioni climatiche.

Forse in seguito a questo “incidente” le autorità inglesi decisero di costruire un nuovo campo in una zona presso Amristar, non lontana da Lahore, a Yol nella valle del Kangra, ai piedi della catena della Himalaya dove le condizioni climatiche erano decisamente più sopportabili, dove addirittura in ogni cameretta delle baracche era sistemata una stufa (che non funzionò mai) e “nientemeno” un giorno fu persino vista la neve a una quota di 300 / 400 metri al disopra del campo.

3 - Il Numero di Matricola

Le autorità inglesi assegnarono ad ogni prigioniero di guerra un numero di matricola, che, a conoscenza del sottoscritto, era normalmente un numero di 5 cifre, come tutte le "Matricole" dei colleghi prigionieri in Italia.

Perché allora il Tenente Galuppini ebbe per matricola il numero 10?

Come detto nel precedente paragrafo sulla visita del Delegato della Croce Rossa a metà agosto 1940 un gruppo di prigionieri, praticamente tutti di Marina fu trasferito da Geneifa ad Ahmednagar in India.

Oltre agli ufficiali del *Colleoni*, a Geneifa vi erano anche gli ufficiali del sommergibile *Uebi Scebeli* affondato il 29 giugno 1940 dopo un combattimento con i 3 Cacciatorpediniere *Dainty*, *Ilex* e *Defender*, e precisamente il Tenente di Vascello Zani Bruno, comandante, il Tenente di Vascello Manfredi Gian Giacomo, il Sottotenente di Vascello Rupil ed il Tenente D. M.¹⁰ Uttieri. Il Tenente di Vascello Patané Luca ed il Capitano G. N. Tosti Croce Gaetano del *Liuzzi* affondato alle ore 20:00 del 27 giugno 1940.

Inoltre vi erano il Tenente di Vascello Giangrande, catturato come passeggero sulla motonave *Rodi*, mentre rimpatriava da Rodi diretto in Italia ed il Maggiore Generale del genio Lastrucci Romolo unico ufficiale dell'Esercito.

Nel viaggio sul piroscafo inglese da Suez a Bombay, il sottoscritto era alloggiato in una cabina a quattro posti con il Tenente di Vascello Manfredi e altri due di cui non ricordo i nomi. (Per inciso nel corridoio antistante le cabine dei "prigionieri" vi era di sentinella un marinaio inglese con giberne, fucile e baionetta innestata).

Quando passammo davanti a Massaua, il Tenente di Vascello Manfredi disse: "in questa notte passiamo in una zona pericolosa perché qui c'è "il Pelo" (così chiamava il comandante Pelosi) comandante del sommergibile *Torricelli*, dislocato a Massaua e di cui il Manfredi temeva un attacco notturno al convoglio.

Ma il buon Manfredi ignorava che il "Pelo" ci aveva preceduti ad Ahmednagar e ci accolse in perfetta divisa, sul cancello di ingresso del campo.

Per inciso, all'arrivo a Bombay il generale Lastrucci fu separato dagli altri diretti ad Ahmednagar e inviato a Dhera Dun, dove fu poi creato un "Campo Generali" per ospitare quelli provenienti dall'Africa Orientale.

Come già detto, nel *Central Internement Camps* erano già ospitati ufficiali e marinai dei sommergibili catturati in Mar Rosso nei primi giorni di guerra e precisamente:

- 1) Sommergibile *Galilei* catturato il 19 giugno 1940 con la morte di quasi tutti gli ufficiali. Guardiamarina Mazzucchi, Magri e Sottotenente D. M. Sperduto.
- 2) Sommergibile *Galvani* affondato il 24 giugno 1940 dal Cacciatorpediniere *Falmsuth*. Tenente di Vascello Spano, Tenente di Vascello Mondaini, Guardiamarina Car, Tenente D.M. Neri.

¹⁰ Direzione Macchina [ndc].

3) Sommergibile *Torricelli* autoaffondato il 25 giugno 1940 presso l'isola 7 Frattelli dopo un combattimento con i Cacciatorpediniere *Kandar*, *Kingston*, *Khartum* e le cannoniere *Indo* e *Shoreham*. Capitano di Corvetta Pelosi, Tenente di Vascello Neri, Sottotenente di Vascello Aracci, Tenente del G. N. Porzio, Sottotenente D.M. Veo.

A questo primo gruppo di prigionieri del Mar Rosso e quelli del *Colleoni* due del *Liuzzi*, affondato a sud di Creta il 27 giugno 1940: Tenente di Vascello Patané e Capitano del G. N. Tosti Croce non fu dato numero di matricola.

Quando, nell'anno 1942, dopo il trasferimento a Yol, le autorità inglesi se ne accorsero, diedero a questi prigionieri i numeri iniziali "per ordine alfabetico".

Così il Sottotenente di Vascello Adrower del *Colleoni* ebbe il n. 1, il Guardiamarina Albenga del *Colleoni* il n. 2 e così via quindi al sottoscritto Tenente del Genio Navale Galuppini il n. 10.

4 - Il rimpatrio

Dopo l'armistizio del 8 settembre 1943 le condizioni dei prigionieri di guerra in India, a memoria dello scrivente, non cambiarono per alcuni mesi.

Viceversa quello che cambiò e fu causa di deprecabili episodi di violenza fu il senso di cameratismo che esisteva fra i prigionieri di tutti i gradi e tutti i campi.

Così come nella lontana Italia vi era un "Regno del Sud" ed una "Repubblica Sociale" nel Nord, anche fra i prigionieri vi erano i "monarchici" che si consideravano appartenenti al "Regno del Sud" ed i "Repubblicani" o "Fascisti" che si ritenevano appartenenti alla Repubblica Sociale, e questo portava, inizialmente, a lunghissimo diatribe, trasformatisi poi in scontri violenti con "cazzottature" e indicibili torture inflitte a chi non la pensava come si voleva.

Purtroppo nei campi per la truppa sono avvenuti episodi vergognosi di violenza sui quali è opportuno stendere un pietoso velo di silenzio.

Le autorità inglesi, venute a conoscenza della situazione, decisero di separare coloro che la pensavano in un modo da coloro che la pensavano nell'altro. Nei campi di Yol i favorevoli alla Repubblica Sociale Italiana "a domanda" furono riuniti nel Campo 25, gli altri rimasero nei loro campi 26, 27 e 28 e Campo Colonnelli. Ovviamente gli "sfrattati" dal Campo 25 furono ripartiti fra gli altri campi. Tuttavia in questa "spartizione" vi furono i "casi speciali" cioè coloro che nel campo 25 per non abbandonare il loro orticello, si dichiararono fascisti, e coloro che per il timore di essere rimandati sul fronte si dichiararono "Fascisti".

Fra coloro che avevano optato per il Regno del Sud furono reclutati i "collaboratori" cioè coloro che intendevano lavorare per l'ex nemico.

La situazione in India era del tutto particolare perché "da secoli" gli inglesi avevano difeso gli "uomini bianchi" ai quali non era consentito svolgere determinati lavori, come ad esempio i lavori agricoli, o altri.

Si ricorda che nei campi di Ahmednagar e Ramgahr dove i "gabinetti" erano "a

bugliolo” lo svuotamento di detti buglioli non era fatto dai prigionieri “uomini bianchi” ma da indiani. Ricordo che a Ramghar vi era un barbuto indiano che era talmente sollecito nell’espletamento del suo compito che talvolta portava via il bugliolo prima della fine “dell’uso”.

Questo “stato di fatto” fece sì che coloro che nei campi truppa chiesero di collaborare furono in gran parte trasferiti in Inghilterra per essere adibiti a lavori agricoli. In India, mi risulta, furono impiegati esclusivamente marinai della categoria Meccanici o Motoristi navali in officine di costruzione e riparazione navali.

Anche per gli ufficiali i collaboratori furono prevalentemente ufficiali di Marina, in particolare quelli del Genio Navale, che in numero notevole furono impiegati nei cantieri navali di Bombay e di altre città portuali.

Questa “collaborazione allo sforzo bellico” ebbe inaspettate conseguenze perché portò a matrimoni (ovviamente celebrati dopo il rimpatrio e successivo ritorno) sia di ufficiali che di soldati e marinai “collaboratori”.

A titolo di esempio ricordo che in India il Sottotenente di Vascello Bertoli Giovanni, osservatore di uno degli incrociatori di Ratapan, conobbe a Bombay una “signorina” Bata, appartenente ad una delle famiglie più ricche dell’India che, dopo la fine della guerra, sposò, divenendo poi alto dirigente della Compagnia aerea Air India.

Un altro esempio è quello di un segnalatore del *Colleoni* che, inviato in Inghilterra per lavori agricoli, vi ritornò per sposare la ragazza che aveva conosciuto come “collaboratore” e dove tutt’ora risiede, col quale ancora ci scambiamo gli auguri di Natale. Lo stesso, come ufficiale del Genio Navale feci domanda per andare a lavorare come collaboratore ma non fui esaudito.

Ritengo di dovere essere rimasto nel campo al fatto che mi occupavo delle paghe per gli ufficiali.

Nel paragrafo “Visita del delegato della Croce Rossa” ho detto che nel campo di Ramghar feci il Direttore di mensa per circa 20 mesi.

Quando fui trasferito a Yol, questa fama mi aveva seguito, così che il comandante del campo 28/2 (P.O.W. Camp 28 Wing 2) maggiore Vento, mi convocò e mi propose di riprendere tale incarico, ma io declinai l’invito e mi misi a fare l’ufficiale commissario del Wing, occupandomi delle paghe degli ufficiali, dei “rientri di cassa” degli introiti della Cooperativa, dei pagamenti ai fornitori, ecc.

Debbo a questo punto aprire una parentesi per spiegare che il trasferimento da Ramghar a Yol non avvenne assieme agli altri ufficiali di Marina di Ramghar, ma alcuni giorni più tardi, perché il Capitano di Corvetta Pelosi che tentò di poter rimanere nei campi “Truppa”, mi chiese se volevo aggregarmi nel tentativo ed io accettai. Purtroppo il tentativo fallì e fummo trasferiti a Yol qualche giorno più tardi, quindi mentre gli “altri” erano finiti nel Campo 26, io e Pelosi finimmo nel Campo 28. Il comandante Pelosi riuscì poi a farsi trasferire al 26 e riunirsi agli altri del gruppo “marina”; io invece rimasi al 28.

Una seconda spiegazione richiede il fatto che i Maggiori nelle Forze Armate italiani sono “Ufficiali Superiori” mentre nelle Forze Armate inglesi “Ufficiali Inferiori”, quindi nei campi insieme a Capitani, Tenenti e Sottotenenti.

Viceversa i Tenenti Colonnelli e Colonnelli, ufficiali superiori, erano in un campo a parte, come pure a parte era il campo dei Generali, non a Yol, ma Dhera Dun. Ritornando alla storia, ritengo che il non aver potuto andare a collaborare a Bombay, sia stato per l'opposizione del sergente inglese di cui sbrigavo l'incarico di "Commissario".

Dopo l'armistizio, in base a convenzioni internazionali, iniziò il rimpatrio di alcuni prigionieri definiti "ammalati", quindi per tali ufficiali bisognava "chiudere il conto". Il sergente inglese, che, come ho detto, avrebbe dovuto tenere questa contabilità, veniva nella baracca "Comando" dove era l'ufficio e mi diceva:

"Chiudi il conto di XXX perché rimpatria".

Un giorno del settembre 1944 entrò nell'ufficio con un sorriso particolare e mi disse: "Chiudi il tuo conto perché rimpatri".

Debbo spiegare che, mentre come ho detto per gli ammalati esistevano convenzioni internazionali, per i "comuni" prigionieri non esistevano norme analoghe; tuttavia la Regia Marina aveva stabilito diremo "amichevoli contatti" con la Royal Navy per i quali fu ottenuto il rimpatrio del De La Penne, Marcegaglia e Martellotta nel marzo 1944, ed il mio, o meglio, "il nostro" nell'agosto-settembre 1944.

In Italia, dopo l'8 settembre le cooperazioni con l'ex nemico era iniziata, in particolare a Taranto dove aveva preso sede il Ministero della marina del "Regno del Sud" e vi era anche la sede dei più alti comandi della Marina inglese:

- *Flag Officer Liason Italy* (F.O.L.I.) con rango di Comandante di Dipartimento
 - *Flag Officer Taranto Area Liason Italy* (F.O.T.A.L.I.) assimilabile a Comandante di Piazza

Pertanto si erano stabilite relazioni direi quasi "cordiali" con gli alti ufficiali della Royal Navy e si ha ragione di supporre che "qualcuno" abbia richiesto il rimpatrio di prigionieri di guerra della Marina, come i suddetti De La Penne, Marcegaglia e Martellotta.

Non si conosce chi abbia compilato l'elenco dei nomi dei rimpatriandi perché vi erano ufficiali dei più disparati gradi e Corpi.

Ovviamente, come per i 3 di Alessandria, vi era il Comandante di Corvetta Pelosi comandante del *Torricelli*, poi decorato di Medaglia d'oro, e altri sommergibilisti di Massaua. Vi erano poi "i vecchi" come il colonnello del Genio Navale Ciro NASTRI (nato il 13/9/87) di MARISUPAO¹¹ e MARIMIST¹² Massaua; il Colonnello Commissario Enrico ZILLI (nato il 11/1/892) di MARICOMMI¹³ Massaua; il Capitano del C.R.E.M.¹⁴ PIEVE Alfredo (nato il 23/3/90) di MARINA Tobruck. Vi erano ben 4 Maggiori di MARIGENIMIL¹⁵ tra cui il Maggiore Sciarretta Ugo di MARIGENIMIL Tobruck, il Maggiore Di Dato Alberto.

¹¹ MARISUPAO: Comando Superiore della Regia Marina in Africa Orientale [ndc].

¹² MARIMIST: Officina mista della Marina Militare [ndc].

¹³ MARICOMMI: Direzione Commissariato Militare Marittimo [ndc].

¹⁴ C.R.E.M.: Corpo Reale Equipaggi Marittimi, oggi trasformato in C.E.M.M. [ndc].

¹⁵ MARIGENIMIL: Direzione Genio Militare per la Marina [ndc].

Numerosi, poi, gli ufficiali del *Colleoni* dei gradi più bassi: Guardiamarina Albenga e Launaro, Sottotenente di Vascello Adrewer, Tenenti G. N. Galuppini e Geradis, ma anche il Capitano del Genio Navale Siena, Direttore di Macchina, e il Capitano Commissario Del Corso Ugo. Altri "giovani" erano i Guardiamarina Rouger Gillo e Bausi Luciano. La memoria non ricorda molti altri.

Questo gruppo di circa 30 ufficiali, in prevalenza di Marina, partì da Yol nel settembre 1944 e raggiunse Bombay dopo 2 giorni di treno, e prese imbarco su un grande transatlantico, trasformato in trasporto militari e famiglie, quindi già "pieno" di ufficiali di tutte le armi, con mogli e figli che rientravano in patria.

Su questo transatlantico circa metà del gruppo fu sistemato in una cabina di 1ª classe, trasformata in alloggio per 14 persone, ma avevamo persino il bagno con due lavandini e la doccia!

Mangiavamo alla mensa insieme agli inglesi, ovviamente in un tavolo separato ma con trattamento identico a quello degli altri passeggeri inglesi, eravamo liberi di passeggiare, sostare e persino conversare con gli altri passeggeri.

Inoltre il Comando Militare della nave organizzò dei "gruppi di conversazione" costituito da un ufficiale italiano e alcuni ufficiali inglesi per dimostrare tangibilmente la nuova situazione in cui si trovavano gli ex prigionieri.

L'autore di questo scritto per tutta la durata della prigionia, ha sempre cercato di indossare l'uniforme bianca con pantaloncini corti, portando un distintivo di grado costituito da due galloni con occhio di panno giallo, sulla sinistra del petto. Con tale tipo di uniforme è stato scambiato più volte per inglese, come più volte sulla detta nave. Viceversa quasi la totalità degli altri ufficiali di Marina, dopo un breve periodo "passarono" al kaki ben più idoneo alle circostanze.

Questo "assaggio" di libertà fu però di breve durata.

Infatti all'arrivo a Suez per qualche ignoto inconveniente sul programma, fummo sbarcati ed inviati in un campo di prigionieri "collaboratori"!

Detto campo, inoltre, non era un campo ufficiali, ma un campo "truppa" quindi le sistemazioni logistiche erano alquanto diverse da quelle di Yol, se ben ricordo, però eravamo alloggiati in baracche e non in tende.

Il povero maresciallo dell'Esercito "Capo Campo" fu molto turbato nel dovere ospitare una ventina di ufficiali.

Un primo problema da risolvere fu come mangiare.

Infatti ci fu chiesto: "Avete gamellino e posate?"

Noi che fino al giorno prima avevamo mangiato serviti da camerieri nella sala ristorante di un transatlantico, ovviamente non ne eravamo forniti, per questo motivo per alcuni giorni (non ricordo quanti) dovemmo aspettare che un soldato finisse di mangiare per poi "passarci" il necessario!

Questo inconveniente durò pochi giorni, ma subito se ne manifestò un altro: il clima di Suez era alquanto diverso da quello, direi "tropicale" di Yol; così che nei mesi invernali, ed eravamo in novembre-dicembre 1944, faceva freddo. Quindi

gli inglesi ci distribuirono una divisa da “collaboratori” cioè un “Battle Dress” inglese tinto di colore rosso-fegato.

Questo capo di corredo mi fu molto utile dopo il rimpatrio, perché, opportunamente ritinto di nero, costituì la “divisa numero 2” per bordo, in quanto prima di poter ottenere una divisa di panno dal Commissariato, dovevo indossare la sahariana di tela kaki confezionata in India, con regolari contospalline da Tenente del Genio Navale, ma non adatta né per divisa da uscita, né per divisa da lavoro. Per inciso, questa sahariana confezionata con tela inglese, era di aspetto e soprattutto “considerata” ben diversa da quelle che possedevano gli altri ufficiali, e ne ricevevo i complimenti, nonché la richiesta della sartoria che me la aveva confezionata!

I giorni passavano, ma di rientro in Italia non se ne parlava. Avvenne pertanto che a metà dicembre fummo “sorpasati” da un gruppo di “ammalati” provenienti da Yol che sostarono un paio di giorni nel campo, proseguendo poi per l'Italia. Come ho avuto occasione di dire precedentemente, dopo l'armistizio vennero rimpianti alcuni prigionieri che, a seguito di visita medica, erano considerati in condizioni di salute tali da poter rientrare in Italia.

Per inciso, nel gruppo vi era il generale Lastrucci, generale con il quale nell'agosto 1940 avevamo fatto il viaggio da Geneifa a Bombay e che non avevo più rivisto perché mandato a Dera Dhum.

Passò Natale 1944, passò il Capodanno 1945, ma la Befana ci fece l'atteso regalo: il giorno 7 gennaio fummo imbarcati su un treno in vagoni a noi riservati.

A Porto Said fummo imbarcati su una nave di cui non ricordo né nome né bandiera, ricordo che sullo scalandrone di accesso, ebbi a lamentarmi con Signor Pieve che mi precedeva, e che, data la sua età, procedeva con una certa lentezza. Dopo una breve navigazione, una notte e un giorno, alla sera del giorno 9 gennaio la nave diede fondo in Mar Grande a Taranto.

E qui incomincia il bello!

Nessuno aveva avvertito gli Italiani del nostro arrivo, così che con una imbarcazione della nave, circa alle ore 23 del 9 gennaio, fummo scaricati sulla banchina “petroli” di Maricommi al Chiapparo, oggi “Nuova Stazione Navale”.

Come ho detto, nessuno aveva avvisato le autorità italiane del nostro arrivo, quindi rimanemmo “abbandonati” dagli Inglesi, ma non attesi dagli Italiani.

Dopo un breve “consiglio di guerra” il Comandante Pelosi decise di telefonare all'Ufficio di servizio di MARIDIPART¹⁶.

Il problema era come trovare un telefono.

“Qualcuno” si mise in cammino per andare a trovare la più vicina sentinella per farsi indicare dove fosse il Corpo di Guardia per poter telefonare.

Finalmente la “macchina” si mise in moto, arrivò un camion, e nel “cassone” di detto camion arrivammo a MARIDIPART.

¹⁶ MARIDIPART: Comando in Campo del Dipartimento Militare Marittimo [nde].

Ricordo che quella notte dormii in una camera “a due” nell’ammezzato dell’edificio di MARIDIPART.

Il giorno successivo fui trasferito in un appartamento “dormitorio” situato in una delle palazzine di via di Palma, di fronte all’Arsenale. In detto appartamento erano sistemati 3 o 4 letti per ogni camera e vi erano ospitati circa 20-25 ufficiali di varie destinazioni.

Per mangiare si andava in una trattoria trasformata in mensa, sita circa a metà di via Cavour, dove prendevamo i pasti ufficiali e sottufficiali destinati ad Enti, sprovvisti di mensa. Non ricordo se mi fosse dato un titolo per usufruire di tale mensa. Ricordo invece che siccome nella razione era compreso il “quartino” di vino, questa bevanda ebbe il suo bravo effetto su un organismo che non ne era più abituato da circa 5 anni.

Tale effetto sparì in brevissimo tempo.

Dopo circa una decina di giorni si arrivò alla destinazione a MARISCUOLA-SOM¹⁷, quindi mi trasferii alla Caserma Sommergibili per vitto e alloggio. Nella Caserma sommergibili, pur avendo il grado di Tenente, ebbi un alloggio da Capitano, cioè una camera singola, e nel servizio di guardia facevo il servizio con i Tenenti di Vascello. Nella mensa, invece, fui assegnato a quella dei mono e bigallonati, o meglio degli ufficiali inferiori. Sottolineo che nella Caserma sommergibili vi erano tre mense distinte: quelle dei Comandanti di sommergibili, quella per Tenenti di Vascello e Capitani, e quella per gli ufficiali dei gradi inferiori della quale, per la mia anzianità, divenni presidente.

La destinazione sui sommergibili era dovuta al fatto che MARIPERS¹⁸ doveva provvedere a breve data alla sostituzione degli equipaggi dei sommergibili *Da Procida, Speri, Onice e Atropo* inviati alle Bermude per collaborare con la Marina degli Stati Uniti sin dalla fine del 1943-inizi del 1944 e che bisognava far rimpatriare.

Nell’ottobre 1946 da direttore di macchina del Sommergibile *Giada* passai a fare il direttore di macchina del veliero *Cristoforo Colombo*.

5 - La visita del Capitano ZAMMIT

Uno dei problemi che le autorità inglesi dovevano affrontare per trattare con i prigionieri era la lingua, infatti per la grande maggioranza i prigionieri non parlavano inglese e i “carcerieri” non parlavano italiano.

A titolo informativo ricordo che nelle scuole medie italiane “ai nostri tempi” si studiavano come lingue il francese e il tedesco; l’inglese, di norma, era insegnato solo negli Istituti Nautici, ma non nei licei e altri Istituti superiori.

Anche nella Regia Accademia Navale la lingua più importante insegnata era il

¹⁷ MARISCUOLASOM: Scuola Sommergibili della Marina [ndc].

¹⁸ Sigla di MARIna PERSONALE che nel vecchio ordinamento della Marina Militare Italiana indicava la Direzione Generale del Personale Militare della Marina militare [...]. *Il Dizionario Militare di Riccardo Busetto, Zanichelli - 2004, pag. 531 [ndc].*

francese: ricordo che l'insegnante, professor Bertucciali, ci faceva scrivere, nientemeno, che le desinenze dei verbi irregolari e compiva un elenco di 20 verbi che i malcapitati dovevano tradurre "a mente", ed ogni errore era un voto in meno, pertanto molto spesso si finiva sotto il 10 e quindi, come conseguenza, nella "Lettura dei Castighi" dell'assemblea delle ore 13:00, il Brigadiere leggeva "N.N. per aver riportato deficienze in correttezza un turno di consegna".

Viceversa per l'inglese le lezioni del Professor Dente non ci fecero imparare quasi niente, quindi io di inglese ne masticavo assai poco. Difetto comune a tutti, o quasi tutti, gli Italiani.

Nell'interrogatorio subito ad Alessandria il 22 luglio 1940 erano presenti numerosi interpreti inglesi ed egiziani che traducevano le domande e le risposte mie e di molti altri. Nel campo di Geneifa fu di estrema utilità la presenza del Sottotenente Orlandi (o D'Orlandi) che era il figlio del medico personale dello Faruk che avendo vissuto e studiato in Egitto, parlava perfettamente inglese e francese.

Ricordo che il sottotenente Orlandi era uno dei personaggi delle motonave *Rodi*, fatto prigionieri a Malta mentre rientrava in Italia.

Il problema della lingua si ripresentò nei campi P.O.W. in India, e venne risolto per almeno due anni (1940-1942) da Italiani "di buona volontà".

Io stesso mi misi a studiare l'inglese ad Ahmendnagar; ebbi come insegnante il missionario Padre Ferrero e Padre Balocco, poi da solo, così che nel Campo 28/2 di Yol, oltre ad occuparmi di amministrazione, venivo chiamato dal capitano inglese comandante del campo quando doveva comunicare col comandante italiano, Maggiore Vento, che non parlava inglese.

Non ricordo esattamente la data, ma a Yol arrivarono interpreti che rivestivano il grado di Capitano dell'Esercito inglese.

Questi interpreti erano dei maltesi reclutati allo scopo o insigniti del "temporary Rank" di capitano. Fra questi, destinati al Campo 28 vi era il capitano Zammit.

È qui opportuno ricordare che a Malta, benché colonia inglese, la lingua ufficiale era l'italiano, mentre la lingua parlata era un dialetto di origine araba con aggiunta di parole italiane, o di radice italiana, per le moderne necessità.

Nell'anno 1922/23, il Governatore Lord Strickland ordinò l'abolizione della lingua italiana e l'adozione, in sua vece, della lingua inglese, rimanendo la lingua parlata il citato dialetto.

Per quanto riguardava la lingua italiana e la sua sostituzione con quella inglese, la prestigiosa Enciclopedia Treccani dedica due intere pagine alle due lingue maltese ed italiano parlate nell'isola.

In particolare nella riga 6 e seguenti della 2^a colonna di pag. 44 è detto:

La lingua ufficiale dell'Ordine era l'Italiano [...] nel 1769 fu fondata l'Università di Malta, ancora esistente, Italiana era la lingua d'insegnamento, italiani e maltesi erano i professori, l'introduzione dello inglese tra le lingue ausiliarie data solo il 1880 [...]

A titolo di curiosità si ricorda che se le parole di uso corrente erano di origine araba, senza dubbio erano di origine italiana quelle di una targhetta applicata sugli autobus che leggeva: "CAXA TAL BILJETI UZATT".

Ritornando al 1922, poiché all'epoca esistevano già le emittenti e nella capitale Valletta fu istituito un servizio di filodiffusione che trasmetteva due programmi: uno in lingua inglese e uno in lingua maltese.

Chi scrive, quando risiedette a Malta negli anni 1954/56, aveva nella propria abitazione l'attacco per la "REDIFUSION" ancora in vigore dopo oltre 30 anni dall'adozione.

La ragione per la quale era vietato ai maltesi di possedere un apparecchio radioricevente era per non poter sentire le trasmissioni della Radio italiana, asservita al regime fascista, e alla sua propaganda (nella quale si parlava "anche" della italianità di Malta).

Come si è detto la legge del 1923 vietava ai maltesi di possedere apparecchi radioriceventi, ma essendo una legge del 1923 non parlava di televisione, quindi nell'anno 1954/56 quando il sottoscritto abitò a Malta, non c'era una famiglia maltese che non possedesse un televisore, che, ovviamente, trasmetteva i programmi delle emittenti italiane.

Per tale ragione la maggior parte dei maltesi capisce, anche se non parla, la lingua italiana.

Ma nel 1940 non c'era ancora la televisione, tuttavia molti maltesi conoscevano perfettamente l'italiano e fra questi furono arruolati gli ufficiali interpreti da inviare nei campi dei prigionieri in India e negli altri paesi.

Ritornando al capitano Zammit, egli prese servizio nel campo 28 di Yol nell'autunno 1943, ed ebbe occasione di conoscermi nell'esercizio delle sue funzioni.

Dopo il mio rimpatrio nel gennaio 1945 ripresi la carriera nella Marina italiana (non più Regia Marina) nell'anno 1957 sono stato designato all'allora Comando delle Forze Alleate del Mediterraneo (in sigla HAFMED¹⁹) che aveva sede a Malta, ancora colonia britannica.

Per misteriose ragioni il capitano Zammit, ridiventato signor Zammit, venne a sapere che l'ex prigioniero di guerra tenente Galuppini era nell'isola e prestava servizio al HAFMED.

Pertanto un giorno il sergente della polizia maltese che esplicava il servizio di guardia all'edificio del Comando, venne nel mio ufficio annunciando: "c'è il signore che la vuole salutare" (in italiano).

Alquanto stupito perché non avevo mai ricevuto visite, gli dissi di farlo entrare e, con mia grande sorpresa, mi vidi davanti il "capitano Zammit" di Yol in abiti civili. Si stringemmo la mano e ci intrattenemmo per una ventina di minuti in amichevole colloquio in una situazione ben diversa da quella di 13/14 anni prima a Yol. Per misteriose ragioni forse qualcuno dei "capitani" maltesi di Yol doveva avermi visto in giro per la città, ed avendomi riconosciuto, lo aveva detto all'ex collega Zammit, che ritenne amichevolmente di venirmi a salutare.

¹⁹ HAFMED: Headquarters Allied Forces Mediterranean [ndc].