

Posto di combattimento!

di Franco Maria Puddu



Un vecchio detto, comune più o meno alle Marine di tutto il mondo, ricorda che una giornata di guerra sul mare è composta da ventitré ore di noia e una di terrore; lo potrebbero certo testimo-

niare, se potessero, quanti vissero gli scontri di Salamina, Milazzo, Lepanto, Trafalgar, dello Jutland, del Mar dei Coralli o delle Falkland/Malvinas.

Non tutti però conoscono, o forse non lo notano, l'esiguo confine, la sottile linea rossa che divide la noia dal terrore, quell'impalpabile sensazione che il marinaio si sente cadere addosso quando sente ordinare: "*Posto di combattimento!*". Vuol dire che è giunto il momento della verità, il "*o noi o loro*" che mette alla prova la tempra degli uomini.

In realtà, quest'ordine più che a preparare gli animi, serve ad avviare un controllo generale (più o meno rapido, vedremo perché) dell'approntamento di quella splendida e complessa macchina che è una nave da guerra con il suo equipaggio, che sia armata di rostro e spinta da remi o dotata di missili e propulsa da un reattore nucleare, non ha importanza.

Ebbene, in quel momento, le disparità dell'arte nautica, della tecnologia e della tattica militare balzano prepotentemente in primo piano con il loro diverso carico di necessità ed esigenze, caratteristiche degli specifici momenti storici, per cui ogni equipaggio si prepara alla battaglia secondo le modalità imposte dalla sua epoca.

Curiosità e usanze su come la gente di bordo nei secoli si approntava alla battaglia

Sarà interessante fare una breve carrellata su queste, iniziando dal periodo in cui l'indiscussa regina dei mari era (e, nelle sue varie versioni, lo sarebbe stata per oltre venti secoli) la trireme, partendo dal periodo delle Guerre Puniche.

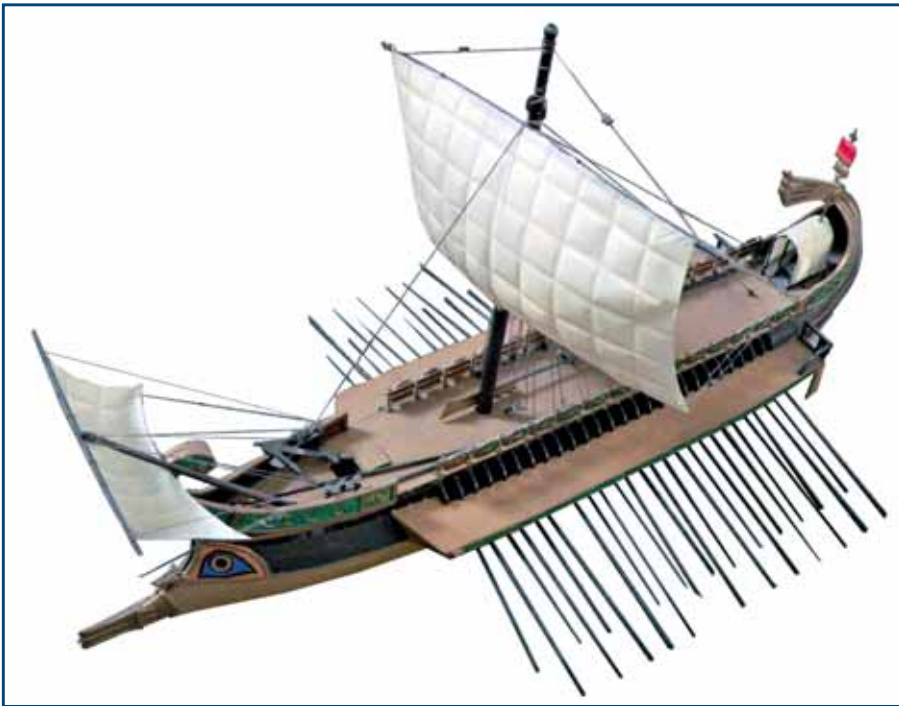
Grandi guerrieri, pessimi marinai

Gli antichi abitanti dell'Urbe, erano grandi guerrieri sulla terra, ma miseri "terrazzani" in mare; senza esperienze e meno ancora tradizioni pregresse, compravano le navi dalla Grecia per poi copiarne il modello, ma le capacità nautiche per condurle non le trovavano certo in vendita.

Per questo motivo, la Marina (*classis*) romana era una flotta cosmopolita: un terzo circa dei suoi *classiari* erano egiziani, ma vi erano anche greci, fenici, siriani e altri provenienti dalle varie etnie dominate dall'Urbe. Il marinaio, arruolato a 20 anni circa, dopo 20-25 anni di servizio (retribuito con un soldo alquanto minore di quello del legionario), otteneva la cittadinanza romana.

La trireme era a propulsione mista: eolica (vela) e remiera, ma la legge era dettata dal remo. A bordo si trovavano circa 200 persone: 180 rematori, per lo più criminali condannati *ad naves*, incatenati ai propri banchi, una decina di fanti di marina, pochi nocchieri, il comandante, il nostromo e il timoniere, dalla cui bravura e capacità dipendeva la sorte della nave.





Questo modello di trireme fa vedere da prora, l'*embolum* o rostro, "protetto" dall'occhio apotropaico, una grossa ancora in legno, le due vele (*mendicum* e *velum*), le corsie che sovrastavano i rematori, la tenda del tempietto di bordo e la poppa ad *apluster*. In apertura, il marinaio scelto inglese J. W. Crowford, caduto al proprio posto di combattimento nella battaglia dello Jutland il 31 maggio 1916

Al momento dello scontro, ogni unità si avventava contro quella avversaria in varie maniere: aggirandola per attaccarne la zona poppiera con il suo rostro metallico (manovra difficilissima), speronandola di fianco, o comunque gettandosi addosso a lei fidando che il trave bronzeo, sporgente oltre due metri dalla prora, squassasse il suo fa-

a temere il peggio nel confronto che avrebbero dovuto avere con quella razza di spregevoli pirati, ma superbi marinai, che erano i cartaginesi.

Il console Gaio Duilio, eletto a questa carica poco prima dell'inizio delle ostilità, ebbe un'intuizione e ordinò di applicare alle triremi una passerella di legno larga 1,20 metri e lunga circa 11, con due

sciame sulla linea di galleggiamento.

In teoria, il posto di combattimento era quindi molto semplice: i soldati controllavano le catene dei prigionieri per evitare che questi, nella confusione, iniziassero una piccola guerra di liberazione personale, un nocchiere, detto *celèusta*, dava un nuovo ritmo di voga suonando un *aulos* (flauto a una o due canne) e il timoniere si approntava a compiere la manovra più conveniente.

Tutto qua, ma il segreto per cui i romani non perdevano mai battaglie sul mare era perché questi, ben consci della loro inferiorità, si erano sempre guardati bene dall'ingaggiarne.

Nel 260 a.C. però, allo scoppio della prima Guerra Punica, sapendo che la attività navali sarebbero state di vitale importanza, iniziarono

LEGGENDE DA SFATARE

Negli Anni 60, i film "storici" del filone cosiddetto *peplus*, presentavano al pubblico epiche scene di battaglie navali: schiavi che remavano al tempo dato da un tamburo, spingendo le triremi a cozzare tra loro, conficcandosi negli scafi acuminati rostri che aprivano squarci dove irrompevano acque che facevano affondare le navi, e, chi era incatenato, era destinato a perire. Tutto falso.

Per prima cosa i romani, come tutti i popoli mediterranei, non conoscevano il tamburo, che verrà introdotto con le invasioni arabe. Seconda cosa, il rostro non era acuminato, ma piuttosto un grosso trave a sezione quadrata di bronzo che squassava lo scafo attaccato: se vi si fosse conficcato vi avrebbe imprigionato lo stesso attaccante. Infine le triremi greche, puniche o romane non affondavano, perché erano navi leggere, con esigui scafi realizzati con legname fresco, ben scelto e lavorato ma non stagionato, come nei pesanti vascelli nelsoniani pieni di cannoni, munizioni, vettovaglie e parti di rispetto. La zavorra serviva a dare un minimo di stabilità a queste navi non oceaniche ma al massimo d'altura, ed era insufficiente a trascinarle a fondo dopo lo speronamento, mentre il prezioso legname, in un mare cosparso di relitti semiaffioranti, veniva recuperato per essere riutilizzato. Prova ne sia che si conoscono molti scafi di navi onerarie (spesso individuabili dal carico, rimasto intatto dopo la disgregazione del fasciame), ma nessuno di nave da guerra.

basse ringhiere, incernierata sul ponte e dotata, all'altra estremità, di due grossi ganci, detta corvo.

Secondo la tattica da lui ideata, la trireme avrebbe dovuto affiancarsi alla nave nemica rientrando i propri remi senza speronarla, e calare di colpo il corvo su di lei; questo avrebbe squassato i banchi dei rematori uccidendone un buon numero, e si sarebbe conficcato nel ponte impedendole di manovrare, mentre i fanti di marina, dilagando dalla passerella, avrebbero massacrato l'equipaggio. Il combattimento navale era diventato terrestre e Roma era assurta a potenza navale.

I corvi però avevano molte controindicazioni, in quanto modificavano stabilità e robustezza della nave (veloce e manovriera, ma piuttosto fragile), e dopo qualche anno, quando l'aliquota di romani inserita negli equipaggi raggiunse una adeguata esperienza marinaresca, si rinunciò ad essi mentre, con altre modifiche, le triremi divennero navi da guerra nell'accezione moderna del termine.

Si mantenne lo sperone, ma vennero allargate le due corsie che sovrastavano il ponte per ospitare, entro uno o due castelletti a forma di torre, un piccolo onagro (tipo di catapulta che poteva lanciare pietre da 5 a 10 kg sino a 400 metri di distanza) e uno scorpione (in grado di lanciare due giavellotti lunghi 69 cm ad oltre 300 metri, con grande precisione entro i 100).

A questo punto la scena era cambiata; alla chiamata del posto di combattimento, i nocchieri controllavano i rematori e la loro vogata, gli artiglieri accatastavano le pietre a fianco dell'onagro la cui corda elastica era portata in tensione, i serventi facevano altrettanto con lo scorpione armandolo e, in caso, accendevano un piccolo braciere per i giavellotti incendiari, mentre i fanti di marina si disponevano sul ponte; quindi gli equivalenti degli odierni capiservizio macchine, marinaresco e armi davano il consenso al comandante che disponeva per l'attacco, preceduto da un massiccio bombardamento che iniziava da 400 metri di distanza, con armi a tiro curvo e teso, che molto spesso rendeva inutile l'abbordaggio.

Galera e "Stato da Mar"

La formula della trireme, con successive modifiche, sopravvisse all'Impero romano e durò nel tempo sino a divenire, tra il XIII e il XVII secolo, la galea o galera, che nella flotta da guerra dello "Stato da Mar" dogale di Venezia, rappresentò la punta di lancia di quella che per un buon periodo fu la più potente flotta del Mediterraneo.

La galera manteneva la propulsione mista, dando maggior importanza alla vela (aveva da uno a tre alberi con vele latine), ma per gli spostamenti rapidi e in battaglia, queste si ammainavano e l'apporto dei rematori era assoluto e determinante. A bordo, su uno scafo lungo 50 metri e largo 7 si trovavano circa 400 persone: il comandante, un "comitato" (estraneo alla voga e al combattimento) di 30 nocchieri e marinai comandati da un "comito", 15 aguzzini addetti a sorvegliare la voga e i rematori, a volte un cerusico, e 50 tra "bombardieri" (artiglieri) e "spadaccini" (arrembatori).

I rematori erano circa 300 tra buonavoglia (volontari pagati e liberi che, in combattimento, potevano prendere le armi), forzati (arruolati di forza o criminali condannati, questi ultimi incatenati ai remi) e schiavi (prigionieri di guerra incatenati a vita ai remi).

La galera era armata con un grosso cannone prodiero detto corsiero perché posto al centro della corsia (il corridoio centrale del ponte), sparante solo "in caccia", con quattro pezzi minori disposti ai suoi lati, e alcuni falconetti postati sulle impavesate.

Il rostro era divenuto una lunga e robusta asta di bronzo che sporgeva da prora più per trafiggere e immobilizzare lo scafo avversario che per affondarlo, affinché gli spadaccini, che attendevano sulla piattaforma dei cannoni, la remba (da cui arrembare), vi dilagassero tramite una piattaforma sporgente detta palmetta.

Il posto di combattimento era adesso più complesso e richiedeva un tempo di approntamento



Uno degli unici tre rostri oggi esistenti al mondo, fotografato nel museo di Atlit, in Israele; gli altri due, di minori dimensioni, sono stati rinvenuti su un fondale delle Egadi. La forma ne evidenzia l'attitudine a sfondare e non a perforare gli scafi avversari; sullo sfondo un modello di trireme



La fedele riproduzione della galea con la quale il principe Marcantonio Colonna combatté a Lepanto; da prora sono visibili lo sperone, la palmetta, la batteria di bordo sovrastata dalla remba, i banchi dei rematori, le due vele latine e, a poppa, lo stendardo del comandante

maggiore: all'ordine, il comitato ammainava le vele, gli aguzzini serravano le catene di schiavi e forzati, si davano le armi ai buonavoglia, i bombardieri portavano polvere, micce e proiettili dalla santabarbara ai cannoni, gli spadaccini andavano sulla remba e, a volte, si distribuiva un boccale di vino a soldati e buonavoglia.

Per poter eseguire tutte queste operazioni in scafi dalle dimensioni così contenute e sovraffollati, serviva una disciplina a volte feroce, e spesso alcune ore di tempo. Si può immaginare cosa dovette avvenire sulle navi a Lepanto, quando nelle acque greche, il 7 ottobre 1571, si affrontarono quasi 90.000 uomini imbarcati su 514 unità di vario tipo, fra cui 202 galere cristiane (spagnole, venete, papaline, maltesi, savoiarde, fiorentine e genovesi) contro 222 turche.

La Marina velica

Con il tempo, quindi, doveva avvenire la prima grande rivoluzione nell'arte del navigare, con la transizione dalla propulsione mista a quella esclusivamente a vela. I pro e i contro: la prima consentiva di manovrare in battaglia e di raggiungere spunti di alta velocità anche in assenza di vento, ma costringeva le navi a un ruolo poco più che costiero, e, spesso, limitatamente a brevi periodi.

La seconda consentiva la costruzione di navi dalle dimensioni maggiori e decisamente più ro-

buste e vivibili, permetteva lunghe navigazioni senza soste, ma era vincolata dalla presenza e dalla direzione del vento, che costringeva a cambiare continuamente la rotta per poterlo sfruttare al meglio.

Alla fine del XVIII secolo l'esperienza dei costruttori era giunta a livelli di eccellenza e le navi consentivano agli equipaggi, compatibilmente con la disciplina e il vitto di bordo, una vita decisamente di livello superiore; si pensi che adesso esisteva, a bordo, anche un servizio sanitario che, sulle unità maggiori, disponeva di infermeria, chirurgo e sala operatoria. Del tempo, s'intende.

La prima novità che troviamo è che il posto di combattimento non viene più dato a voce, ma con un segnale di tamburo, che rullava sin quando tutti gli uomini avevano raggiunto la propria postazione.

Contemporaneamente sulle navi minori (corvette e fregate), maestro d'ascia e carpentieri abbattevano con cura tramezzi, paratie, divisori del ponte di batteria (compresi quelli che formavano il camerino del comandante), riponendoli nella stiva, fino a formare un'unica, grande camera da combattimento; questo non era possibile sui vascelli, ma in tutte le navi da guerra i ponti venivano cosparsi di sabbia, per non far scivolare i marinai sul sangue di feriti e caduti, nascondendone inoltre la deprimente vista.

L'equipaggio rollava (arrotolevava) le proprie brande (amache di grossa tela imbottite di kapok) e le inseriva nei bastingaggi, ottima protezione aggiuntiva da fucilate o schegge, mentre in coperta e nei ponti di batteria venivano disposti dei barili d'acqua perché i combattenti potessero placare l'arsura della battaglia, e il personale di sanità (civile ma equiparato a ruoli militari) raggiungeva la sala operatoria il cui pavimento e le pareti erano spesso dipinte ad altezza d'uomo di rosso, per nascondere schizzi e pozze di sangue. In una cala attigua venivano poste delle brande destinate ad accogliere le salme di chi moriva sotto i ferri, per essere poi sepolte in mare.

La santabarbara veniva aperta e mentre cari-

che, palle di cannone, cartocci a mitraglia e micce a lenta combustione erano portati alle batterie, una sentinella era messa a guardia della cala delle bevande alcoliche.

Gli artiglieri rientravano a mano i pezzi, posti su affusti ruotati, li caricavano e li riportavano in posizione tramite degli argani che ne contenevano poi il rinculo. I fucilieri di marina raggiungevano le loro postazioni sul ponte o sulle coffe, da dove avrebbero bersagliato l'equipaggio nemico dall'alto, e si aprivano le rastrelliere con le sciaiole da arrembaggio.

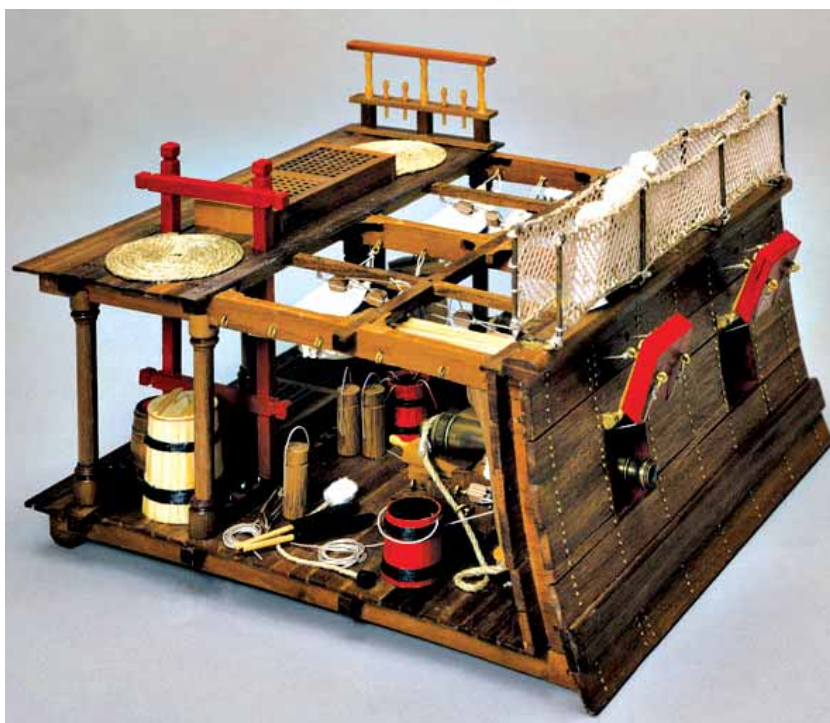
Un insieme di attività complesso e abbastanza lungo, ma il tempo non era un problema perché adesso le navi da guerra erano distinguibili a molte miglia di distanza e un inseguimento, per via dell'incostanza del vento, si poteva protrarre per ore e ore; allora per rinsaldare animi (e stomaci), spesso c'era tempo per distribuire un rapido pasto caldo e un po' di bevanda alcolica.

...e quella ad elica

I tempi incalzavano: già alla metà dell'800 avevano fatto la loro comparsa in battaglia le prime navi ad elica, che andranno mutando fisionomia gradatamente, perdendo pian piano la velatura principale, poi gli ultimi alberi e le loro vele, sostituendo, alla fine del secolo, gli scafi in legno corazzato con altri in acciaio; il carbon fossile, antico retaggio di foreste preistoriche, era la linfa pulsante che ne alimentava le insaziabili caldaie.

Questa linfa, però, era fonte di non pochi inconvenienti. Scomoda da maneggiare, copriva tutto di un impalpabile strato di nera polvere untuosa che si intrufolava ovunque, tanto che il carbonamento era l'attività più odiata dagli equipaggi. Inoltre, in un'epoca che non conosceva penicillina e antibiotici, una ferita infettata da questa polvere era spesso fonte di tetano e di morte.

Le corpose colonne di fumo nerissimo eruttate dai fumaioli erano avvistabili, dalle vedette poste su coffe alte 30 o più metri sul ponte, a decine di miglia, e di notte, vampate di gas roventi e nugoli di scintille facilitavano l'avvistamento.



La batteria di una bocca da fuoco detta carronata su una fregata della fine del '700; sono visibili un secchio rosso per l'acqua di scivolamento del pezzo, uno per le micce a lenta combustione, tre cariche già pronte, gli attrezzi per pulire e ricaricare il cannone e un barile d'acqua per i cannonieri

Avvenuto questo, veniva ordinato un accurato posto di lavaggio generale, quindi tutto l'equipaggio doveva fare la doccia e indossare biancheria e indumenti puliti per eliminare i rischi di infezioni in caso di ferita; nel frattempo erano state approntate le mense dopo le quali,



Questo dipinto, conservato presso l'Accademia Navale nipponica a Yokosuka, ci mostra l'ammiraglio Togo sulla controplancia della corazzata *Mikasa* con il suo Stato Maggiore, poco prima della battaglia di Tsushima; sono evidenti le brande rollate e poste a protezione del personale



Già all'inizio dello scorso secolo era possibile avvistare le navi da guerra a grande distanza (nella foto, la flotta americana dell'Atlantico procede in linea di fila all'inizio del 1914) grazie all'imponenza delle colonne di fumo che eruttavano dai fumaioli

al momento opportuno, era battuto, da una tromba, il posto di combattimento la cui preparazione era iniziata, come abbiamo visto, ore prima. Quella che abbiamo descritto era la sequenza delle fasi di approntamento che aveva luogo a bordo delle navi della Regia Marina agli inizi dello scorso secolo.

Tempi moderni

Sono state combattute, da allora, non una ma ben due tragiche Guerre Mondiali e l'universo delle Marine militari ha completamente cambiato fisionomia. Il carbon fossile e le grandi caldaie fanno da tempo parte delle memorie storiche, le vedette sono andate in pensione con i telemetri e l'alfabeto Morse; oggi non avrebbe più senso il posto di combattimento tradizionale, sia per la diversificazione dei mezzi di offesa che per l'evoluzione delle tecnologie.

Nel secondo dopoguerra, nella Marina Militare, quando gli equipaggi erano suddivisi in reparti, si è fatto ricorso al sistema dei tre gradi di approntamento: se esiste una minaccia sommergibilistica, è inutile dare il posto di combattimento per l'artiglieria, allora "*primo grado di approntamento per il servizio A/S*" mentre cannonieri e radaristi (ad esempio) saranno in secondo grado e gli altri in terzo; se siamo a rischio di un attacco aereo o missilistico, scatterà il "*primo grado di approntamento per il servizio armi*"; oppure potrà scattare il "*primo grado di approntamento*

generale". Assolutamente in nessun caso, per esercitazione, poteva essere dato il posto di combattimento, riservato esclusivamente ad attività belliche ufficialmente dichiarate.

C'è stata un'eccezione

Chiedo scusa se per una volta contravverrò alla regola non scritta per la quale il giornalista deve parlare degli eventi, e non delle proprie esperienze personali, ma in questo caso, particolarmente fortuito e unico in sé, le due cose coincidono, quindi.....

Era l'estate del 1995 ed ero imbarcato sulla nave anfibia San Marco, aggregato ai reparti per seguire l'Operazione, da noi detta Somalia 3, per conto dell'oggi non più esistente mensile delle Forze Armate *Quadrante*. Si trattava di mettere in sicurezza gli ultimi contingenti dei Caschi Blu dell'ONU, che dovevano evacuare appunto la Somalia, minacciati dai soliti inestirpabili gruppi di banditi.

Eravamo alla fonda di fronte all'aeroporto di Mogadiscio da più di dieci giorni, ed avevamo già effettuato numerosi pattugliamenti sbarcando dagli elicotteri; quella notte, però, ci sarebbe stato lo sbarco vero per prendere terra nella testa di ponte allestita dai nostri specialisti.

Verso le 23 eravamo nel ponte garage per salire sui mezzi da sbarco; fra i Fucilieri del San Marco, chi si aggiustava l'equipaggiamento, chi chiacchierava, chi sbadigliava, quando dalla rete ordini collettivi, scaturirono alcuni crepitii, quindi il triplice squillo di tromba dell'"*Attenti!*" e, mentre ci guardavamo attoniti, il primo movimento della marcia dei bersaglieri. Per puro caso conoscevo quel segnale: era il posto di combattimento della Marina, mai più battuto dalla fine della guerra.

Quindi una forte voce metallica, scandì: "*Nave San Marco, posto di combattimento! Il personale destinato allo sbarco prenda posto sui mezzi!*". Senza dir motto, un po' intimiditi, un po' orgogliosi, imbarcammo in un silenzio quasi religioso.

Non risulta che altre navi abbiano rinnovato, in seguito, questo episodio. Ma chi lo ha vissuto, anche se sapeva di non essere in stato di guerra, credo che non lo dimenticherà mai più. ■