

IL BULUKBASCI DELLA REGIA MARINA IBRAHIM FARAG MOHAMMED, M.O.V.M. *di Valeria Isacchini*

(il presente articolo è stato pubblicato su Rivista Marittima (novembre 2011), che ha concesso l'autorizzazione a riprodurlo; inseriamo qui alcune ulteriori foto)

Ibrahim Faruq Muhammad¹: questa è una trascrizione forse più corretta del nome arabo che si trova più comunemente scritto come Ibrahim Farag Mohammed; in quest'ultimo modo compare sulla motivazione della Medaglia d'Oro al Valor Militare che venne concessa a questo sottufficiale eritreo della Regia Marina nel 1947, per fatti avvenuti nel mar Rosso il 4 aprile 1941², con la seguente motivazione:

Imbarcato da pochi giorni su cacciatorpediniere, prendeva parte, distinguendosi per bravura, al disperato tentativo di attacco a base navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che ne causavano l'affondamento. Trovatosi naufrago su imbarcazione a remi con oltre sessanta superstiti, rinunciava volontariamente al proprio posto per assicurare l'altrui salvezza, restando per l'intera notte aggrappato fuori bordo. Esaurito dallo sforzo, anziché chiedere il cambio si allontanava dalla imbarcazione dopo aver ringraziato il comandante ed affrontava sicura morte, dando luminoso esempio di virtù militari, di spirito di sacrificio e di abnegazione. Mar Rosso, 4 aprile 1941. Inoltre, Ibrahim Faruq compare nella motivazione con il grado di "bulukbasci di coperta": grado evidentemente improbabile, dato che la definizione "di coperta" può solo applicarsi ad appartenenti alla Marina Mercantile.

Furono solo due i soldati indigeni decorati con la massima onorificenza (l'altro è stato Unatù Endisciau³) ed entrambi alla memoria; non per mancanza di valore degli ascari, ma perché il Regolamento di disciplina per le truppe indigene d'Africa, approvato con D.M. 20 novembre 1893 dal Ministro della Guerra Luigi Pelloux, all'articolo 48 relativo alle onorificenze, non prevedeva la concessione della medaglia d'oro: si prevedevano medaglia di bronzo, d'argento, avanzamento per merito di guerra. Una spiegazione di tale assenza è avanzata da Alessandro Ferioli⁴ il quale così la motiva:

Lasciando da parte l'ideologia ispiratrice del nostro primo colonialismo, la condizione dell'ascaro – sentimentalismi a parte – era in effetti quella del mercenario, dell'uomo d'armi prezzolato per servire un esercito che non era il suo e sotto una bandiera a lui estranea. Non v'è quindi francamente da stupirsi che il legislatore, giudicando serenamente le cose da questo punto di vista, abbia ritenuto che assai difficilmente l'ascaro avrebbe potuto rendersi protagonista di azioni talmente eroiche, e così superiori al suo semplice dovere di soldato, da meritare una medaglia d'oro, la cui concessione rappresenta il massimo riconoscimento non soltanto di tutte le virtù militari, ma anche dei più alti valori patriottici, ovvero di quei sentimenti suscitati e animati dall'amor di patria. Occorre inoltre rammentare che ad un decorato di medaglia d'oro spettano gli onori militari (squillo di tromba

all'entrata in caserma e presentat-arm), onori che, se fossero stati resi ad un coloniale, avrebbero notevolmente contribuito ad incrinare il prestigio personale dei nostri quadri, sul quale si fondava il rapporto con gli ascari. Resta tuttavia ingiustificato il fatto che dopo molte e positive esperienze mai si sia provveduto a rendere giustizia.

Vennero però concesse medaglie d'oro collettive: due al Regio Corpo Truppe Coloniali d'Eritrea, una al Regio Corpo Truppe Coloniali della Somalia, una al Regio Corpo Truppe Coloniali della Libia; e due al IV° Battaglione eritreo "Toselli".

Nel caso di Unatù Endisciau, tuttavia, si fece una prima eccezione, e la decorazione risulta assegnata già nell'ottobre 1941⁵; nel caso del bulukbaschi, occorre invece attendere il decreto in data 6 dicembre 1947, a firma del Capo Provvisorio dello Stato Enrico De Nicola⁶; date le circostanze, infatti, occorre evidentemente il rientro del comandante Fadin dalla prigionia per avviare le pratiche.

Il ritratto che comunemente compare affiancato alla motivazione della MOVIM su vari siti e testi⁷ non è certo sicuro; a differenza del personale italiano, non esisteva evidentemente documentazione fotografica di identificazione, e quindi è assai probabile che l'immagine rappresenti una sorta di ricostruzione condotta sui ricordi di chi lo conobbe (come il CF Araldo Fadin, suo ultimo comandante). Presso l'Archivio Storico della Marina Militare è rintracciabile, nel classificatore "Medaglie d'Oro", una cartella dedicata al bulukbaschi, che contiene però solo tre copie di questo ritratto.



*L'unico ritratto noto di Ibrahim Farag Mohammed
(fonte: Ufficio Storico Marina Militare)*

Un altro dubbio su Ibrahim Faruq riguarda il luogo di nascita, che nel citato sito della Marina Militare viene dato come “It Atba (Massaua)”: se è nato ad It Atba, è da notare che tale villaggio si trova nel centro dell’Eritrea, a circa 90 chilometri in linea retta dal mare e a quasi 140 chilometri da Massaua. Alcuni siti e testi, poi, lo danno, sbadatamente, per nato nel 1919⁸ e poi arruolato nel 1925: i ragazzi eritrei erano, e sono, molto precoci, ed abituati ad affrontare fin da giovanissimi responsabilità da adulto; ma francamente sei anni erano un po’ pochi per arruolarsi nella Regia Marina, scelta che il Nostro compì nel 1925, quando aveva circa diciassette anni, essendo nato, più credibilmente (l’anagrafe eritrea degli inizi del secolo scorso lasciava a desiderare), nel 1908 (o giù di lì)⁹.

L’utilizzo di personale indigeno sulle navi da guerra italiane¹⁰ si era reso necessario fin dai primi tempi in cui, dopo l’apertura del canale di Suez, la Regia Marina aveva cominciato a solcare il mar Rosso: servivano piloti pratici delle secche, interpreti, fuochisti e manovali in grado di reggere quei torridi climi. Si trattava però di ingaggi provvisori, non regolamentati né sistematici. Dopo la formazione della colonia Eritrea, la costante minaccia della pirateria e l’ostilità dell’impero ottomano, la cui Marina spesso catturava mercantili italiani, resero necessario l’uso di alcuni sambuchi armati che potessero contrastare tali fenomeni. Gli ascari di fanteria, però, si dimostrarono incapaci di reggere il moto delle imbarcazioni e di adattarsi a spazi ristretti, per cui nel 1902 si propose l’introduzione della Regia Marina di ascari con compiti non solo marinareschi, ma anche militari. L’arruolamento era volontario, tra i 16 e i 30 anni.



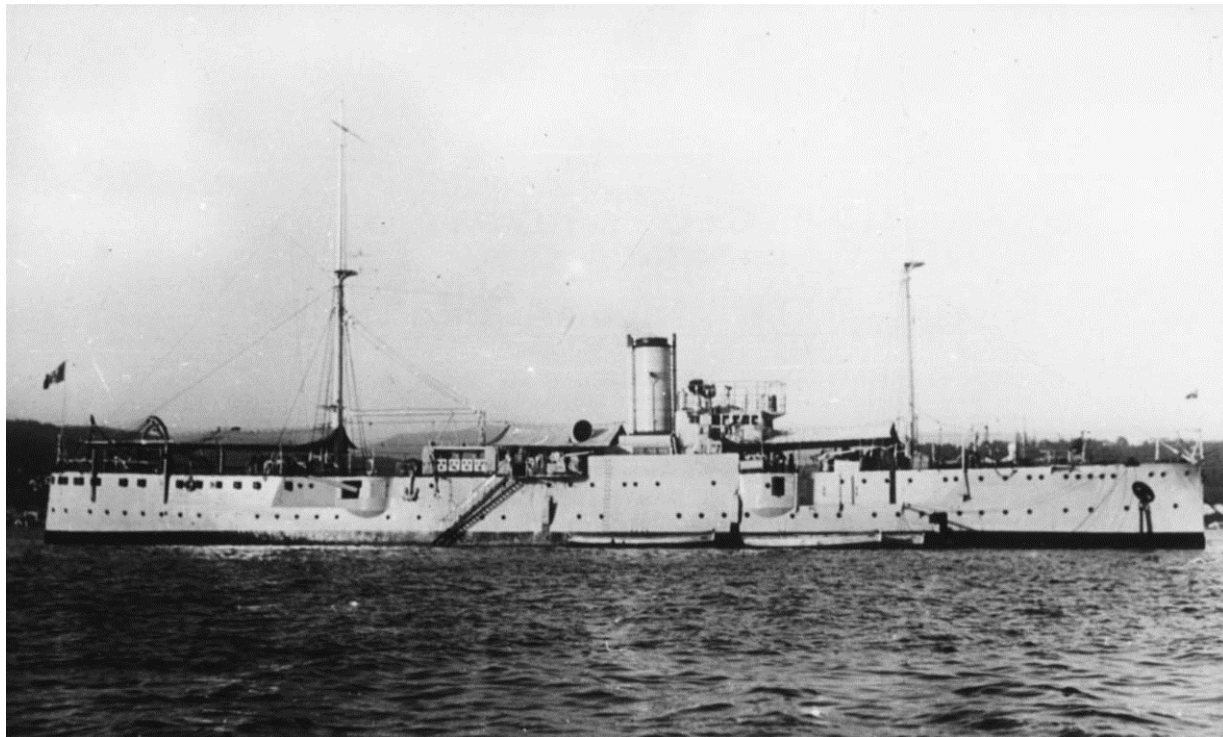
Muntaz e Ascari della Regia Marina (da Gabriele Zorzetto, Uniformi e insegne delle truppe coloniali italiane 1885-1943, Studioemme, Vicenza, 2003)



Divisa ordinaria di Muntaz di Marina, 1937 (da G. Zorzetto, cit)

Primo imbarco e primo scontro: il combattimento di Bargal

Nel 1925 era in atto in Somalia un notevole potenziamento della presenza militare italiana, ad opera del governatore Cesare Maria De Vecchi, e Ibrahim Faruq imbarcò sulla Regia nave *Campania*, un incrociatore nato per i servizi coloniali, poi, dal 1921, riclassificato come cannoniera¹¹.



L'incrociatore CAMPANIA (fonte: Ufficio Storico Marina Militare)

Ibrahim Faruq era quindi da poco sul *Campania*, quando si trovò coinvolto nell'attacco di Bargal.

La nostra colonia somala era nata, dopo alcune contrattazioni, nel 1892, dietro pagamento di 160.000 rupie annue (poi ridotte a 120.000) di affitto venticinquennale al sultano di Zanzibar (con diritto di opzione all'Italia per il rinnovo), e comprendeva inizialmente le cabile intorno alla zona di Mogadiscio, nel Benadir¹². Le zone a nord di Mogadiscio e sul golfo di Aden, cioè i sultanati di Obbia e della Migiurtinia, godevano fin dal 1889 di relativa indipendenza, essendo protettorati. Obiettivo del governatore De Vecchi, giunto in Somalia nel 1923, era la sottomissione di tali sultanati, ed a tale scopo si provvide al rafforzamento militare cui si accennava, che comprendeva anche la disponibilità dell'incrociatore corazzato *San Giorgio* e delle cannoniere *Campania*, *Generale Arimondi*, *Berenice*, *Maggiore Toselli*, *Alula*. De Vecchi doveva evidentemente trovare un pretesto per lo scoppio delle ostilità: come lui stesso afferma, il 7 ottobre 1925 fece comunicare al sultano Osmàn Mahamùd¹³, da parte del nostro commissario nel villaggio migiurtinio di Alula che “con vero dolore egli aveva dovuto constatare che le truppe di sua Maestà Re d'Italia, a cui il sultano aveva ricevuto da tempo l'incommensurabile grazia della protezione e della bandiera italiana, non erano state accolte nel territorio dei Migiurtini come dovevano essere”¹⁴. Si trattava di una compagnia e una sezione di artiglieria sbarcate ad Hafun il 1° ottobre, e del comando del secondo battaglione

Benadir con una compagnia e la seconda Sezione di cannoni da posizione, sbarcati ad Alula.

Insomma, De Vecchi (che scriverà poi le sue memorie in una cesariana terza persona, e sempre autocitandosi come “il Governatore”) ne faceva una questione di forma. In base a ciò, ordinava un blocco navale: i sambuchi presenti nella baia di Alula (dove era appunto sbarcata parte delle truppe italiane) vennero disalberati e privati del timone; contemporaneamente vennero confiscate le merci di prima necessità (viveri, petrolio, tela) in arrivo via mare. La regia nave *Arimondi* doveva rastrellare i sambuchi lungo l’intera costa, tra Hafun ed Alula.

Qualche giorno dopo, De Vecchi avanza la richiesta ad Osmàn Mahamùd di disarmo del sultanato. Il sultano, ovviamente, traccheggia; intanto consegna qualche decina di fucili e assicura che sarà ben lieto di porgere i suoi ossequi al Governatore alla prima occasione. Si sente rispondere che intendimento di De Vecchi è occupare al più presto la Migiurtinia, e che “*quindi*” farebbe proprio meglio a consegnare subito tutte le armi. E si prescrive che l’occupazione deve essere accolta dalle popolazioni con le debite forme di lietezza. Il sultano non ci pensa neanche: fa trasportare gli armamenti all’interno del paese, e, quando De Vecchi lo minaccia di far bombardare la costa, il 23 ottobre, dopo essersi consultato con i capi villaggio, gli scrive poche chiarissime parole: “*Ho ricevuto la tua lettera e ho capito il contenuto: cioè consegnare le armi e le munizioni, dopo di che potranno essere restituiti i sambuchi. Bene: il Governo prenda pure i sambuchi e io tengo le armi*”¹⁵. Risposta: “*Prenderò i sambuchi, gli armati, le armi, le munizioni, tutti i capi Migiurtini e te pure*”. Questo, almeno, lo scambio di messaggi come riportato anni dopo dal governatore.



Il sultano Osmàn Mahamùd (C.M. De Vecchi, cit)

Il 24 ottobre 1925 lo stesso De Vecchi è a bordo del *Campania*, ancorato nel porto di Bender Bela, dove suppone si trovi il figlio del sultano, Erzi Bogor (che si è invece allontanato dalla costa, ritirandosi all'interno). Il comandante del *Campania*, Gregoretti, fa distruggere il villaggio con ventun colpi da 76 mm e ventotto da 152 mm. Il 28 ottobre il *Campania* si sposta a nord, a Bargal, dove De Vecchi conta di riuscire ad avere un incontro con il sultano, che gli ha fatto comunicare di essere profondamente dispiaciuto e di desiderare la pace, gli promette la consegna delle armi e spera di poterlo incontrare a Bargal. Ma quando il *Campania* giunge davanti al villaggio, il sultano manda a dire di non sentirsela di mettersi in mare per raggiungere la nave.

Vengono filate tre imbarcazioni, prudenzialmente armate: a bordo, oltre a un certo numero di ascari di Marina con un ufficiale per ogni imbarcazione, ci sono il capo di gabinetto e l'ufficiale di ordinanza di De Vecchi, che andranno a prendere un primo contatto.

Ma appena arrivati, al momento dell'approdo, vengono aggrediti da un'imboscata di alcune centinaia di migiurtini (De Vecchi parla di almeno quattrocento armati): cadono tre marinai italiani e due ascari, cinque indigeni sono feriti. Gli equipaggi di due imbarcazioni riescono a ripiegare sul *Campania*; ma quelli della terza scialuppa restano tagliati fuori e cercano rifugio in una moschea vicina, dove si asserragliano. Tra loro, oltre al capo di gabinetto Coronaro, c'è anche Ibrahim Faruq, che ha così il suo battesimo del fuoco. Per ventidue ore il gruppo assediato resiste, protetto dal fuoco d'interdizione delle artiglierie del *Campania*, che impediscono l'avvicinarsi dei migiurtini; finché il giorno dopo giunge in soccorso una compagnia del 2° Benadir sbarcata dalla cannoniera *Arimondi*, nel frattempo arrivata da Alula.



Bargal in fiamme dopo il bombardamento (da C.M. de Vecchi, cit.)



Dopo il bombardamento di Bargal (C.M. de Vecchi, cit)

In seguito, nel gennaio 1927, una colonna mozzata di quella moschea costituì il monumento agli italiani caduti durante l'occupazione¹⁶.

Per il suo comportamento in quella occasione, Ibrahim Faruq venne decorato con Croce di Guerra, e promosso muntaz, aggiungendo una stelletta di panno rosso al tarbusc e un enorme gallone rosso alla manica¹⁷.

La fine del Manin

I galloni diventeranno due quando otterrà la promozione a bulukbasci; nel 1940, allo scoppio della guerra, Ibrahim Faruq aveva ormai superato i quindici anni di anzianità. Ma le sorti delle nostre colonie nel Corno d'Africa erano segnate: isolate dalla madrepatria, con un territorio troppo vasto, con una strategia che puntava al combattimento "tradizionale" –anzi, all'inizio si andò addirittura all'attacco, verso il Sudan–, caddero nel giro di pochi mesi: dopo la feroce, epica, ma fallita difesa di Cheren, alla fine di marzo 1941 i britannici avevano ormai la strada praticamente sgombra verso Asmara e poi per il porto di Massaua. E qui, con naviglio obsoleto e mezzi ridottissimi, si provvide ad organizzare l'ultima grintosa difesa: tentativo di violazione per le pochissime unità¹⁸ in grado di affrontare l'oceano, autoaffondamento del naviglio mercantile¹⁹, ultimo attacco per le unità che ancora potevano tentare di procurare danni. C'erano una squadriglia di Mas, talmente vetusti e malmessi che già nel 1940 se ne era proposta la radiazione: eppure furono quelli che, tra il 7 e l'8 aprile, diedero l'ultimo "colpo d'artiglieria" contro l'incrociatore *Capetown*²⁰; e sei cacciatorpediniere: la 5^a Squadriglia con *Leone*, *Pantera* e *Tigre* della classe "Tigre"; la 3^a Squadriglia con *Sauro*, *Manin* e *Battisti* della classe "Sauro". Ibrahim Faruq è imbarcato sul *Manin*.



Il cacciatorpediniere DANIELE MANIN (fonte: Ufficio Storico Marina Militare)

A causa del diminuito stato di efficienza²¹, questi cacciatorpediniere avevano un'autonomia che, a 16 nodi, raggiungeva, a seconda della classe, tra le 1100 e le 700 miglia, cioè, al massimo, più o meno fino allo stretto di Bab El Mandeb, all'uscita del Mar Rosso: un tentativo di fuga non li avrebbe fatti sortire da nessuna parte²². C'era però la possibilità di raggiungere in relativa sicurezza le coste dell'Arabia Saudita o dello Yemen, neutrali, almeno nominalmente. Tuttavia, a quanto riferisce il CF Araldo Fadin, comandante del *Manin*, furono gli stessi equipaggi che preferirono correre incontro al nemico. Nonostante la caduta di Cheren, lo spirito di combattimento restava evidentemente alto, dato anche che le sorti della guerra sugli altri fronti in quel momento volgevano in favore dell'Asse. Si sceglie perciò di tentare un ultimo attacco "alla disperata" contro porti nemici. Non si sarebbe trattato di un' assurda impresa suicida: la proposta era di attaccare comunque, cercare di infliggere il massimo danno al nemico, e poi, se possibile, cercare di riparare in Arabia. *"E' la sola via che la volontà degli equipaggi ha ritenuto degna dei sacrifici passati"*, scrive Fadin.

Nelle intenzioni, secondo la relazione del comandante, si sarebbe dovuta raggiungere di notte la costa araba, nascondersi tra isole ed anfratti, da lì portare l'attacco al tramonto del giorno seguente, in modo da poter poi di nuovo sfruttare le ombre della sera per cercare di sfuggire all'intercettazione durante la corsa di rientro verso l'Arabia. Ma *"per ragioni contingenti"*²³, fu necessario partire in pieno giorno: la 3^a Squadriglia parte alle 14 del 2 aprile, direttamente per Port Sudan. Un'ora prima era partita la 5^a Squadriglia, più veloce, composta dai cacciatorpediniere *Tigre* e *Pantera*, e diretta, secondo gli stessi intendimenti e lo stesso spirito, verso Port Suez. Si partì quindi in pieno sole: in testa alla 3^a c'era il *Manin*, unità capo squadriglia al comando di Fadin, seguito da *Sauro* e *Battisti*.

Com'era da prevedere, vengono rapidamente intercettati, dopo un paio d'ore, da bombardieri Bristol Blenheim; ne segue un'azione di fuoco, in cui trova la morte il capo cannoniere Benatti. Fadin non lo seppellisce in mare subito: tanto, data la previsione che, a questo punto, comunque il *Manin* entro poche ore sarebbe stato in fondo al mare, lo fa comporre a poppa, coperto dal tricolore, e prosegue la navigazione. Le possibilità di attacco a sorpresa sono ormai nulle.

Una seria avaria del *Battisti* ne impedisce l'ulteriore navigazione, se non per pochissimo tempo; dovrà dirigersi come può verso la costa araba, sbarcare l'equipaggio ed autoaffondarsi. Alle 3,15 del 3 aprile il *Battisti* esce di formazione e si allontana.

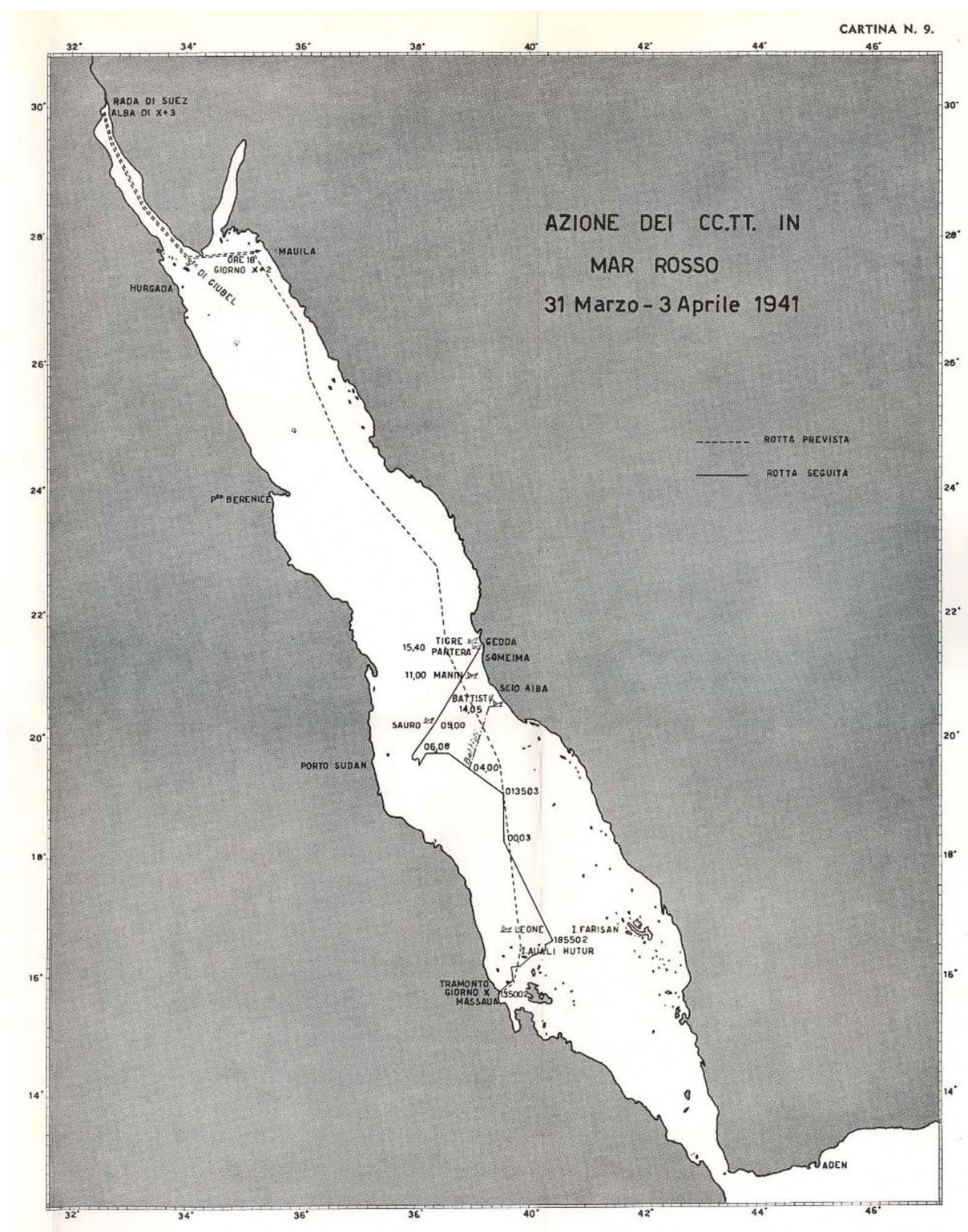
Restano solo *Manin* e *Sauro*.

Alle prime luci dell'alba le due unità restanti della 3^a squadriglia avvistano a prua i cc.tt. *Pantera* e *Tigre*. Sopra di loro, fuori dalla portata delle contraeree, continuano a volare gli aerei da ricognizione britannici.

Poco dopo, il direttore di macchina comunica che anche il *Manin* avverte avarie. D'altra parte, ci sarebbe da meravigliarsi del contrario: la flotta italiana nel Mar Rosso, all'inizio della guerra, comprendeva unità antiquate e per di più spesso inadatte a quei climi: il *Manin* era stato varato nel 1925, aveva partecipato con numerose missioni alla guerra di Spagna, i lavori di climatizzazione ne avevano rallentato velocità ed autonomia, si era trovato nel Mar Rosso già da prima della guerra²⁴.

La manovra possibile potrebbe essere proseguire comunque verso Port Sudan, sparare tutto quel che si ha, ed autoaffondarsi all'ingresso del porto, ostruendolo e soprattutto salvando più marinai che non affondando nel mezzo del Mar Rosso. Verso le 6.30 le due squadriglie si riuniscono; e dopo una ventina di minuti inizia un nuovo attacco aereo nemico. Non solo: dalle nebbie del primo mattino emergono le sagome di tre unità avversarie, più veloci e meglio armate. L'unico vantaggio in quel momento è la posizione in favore di luce, dato che gli inglesi si trovano col sole di fronte. La missione è chiaramente fallita, non resta che accettare il combattimento: il vecchio *Manin* si mette in linea di fila, pronto a sostenere, per quanto acciaccato, la propria parte.

Sono circa le 7,30 di mattina quando formazioni di aerei di tutti i tipi iniziano una sequenza di bombardamenti, avvicinandosi ad ondate sulla formazione italiana, con enorme dispendio di forze. Secondo quanto riferisce Fadin, il comandante del *Sauro*, una volta prigioniero, venne informato che all'azione avevano partecipato circa settanta aerei, tra bombardieri, cacciatori, aerosiluranti, ecc., e che da cinque giorni si preparava un concentramento di forze aeree e navali in attesa delle poche unità italiane. Gli aerei sganciano, rientrano per rifornirsi e tornano ad attaccare. Il tutto avviene molto rapidamente, dato che la formazione italiana è vicinissima alla costa, circa 6 miglia, tanto che dalle navi si riesce a vedere bene la rada, con i depositi di carburante e le navi britanniche che stanno, pure esse, salpando per accorrere contro i cc.tt. italiani²⁵.



Mappa dell'azione in Mar Rosso (fonte: Ufficio Storico Marina Militare)

Nonostante le furiosa reazione della contraerea, il perdurare del combattimento provoca ai battelli difetto di munizioni ed inconvenienti alle armi, e consente man mano ai bombardieri di abbassarsi sempre più.

Il comandante Fadin viene ferito da un'enorme scheggia che gli spezza la gamba sinistra, mentre un'altra scheggia lo colpisce alla gamba destra. Continua tuttavia a tenere il comando; la plancia del *Manin* è disseminata di morti e feriti.

Alle 9 circa, il *Sauro*, colpito a morte, affonda in pochi secondi, portando con sé 78 uomini dei centosettantatre dell'equipaggio.

Per più di tre ore il *Manin* resiste: le armi ancora sparano, i motori sono sempre più affannati. Alle 11 circa, quando ormai le mitragliere sono in difetto di munizioni o fuori uso, due bombe sganciate da pochissima altezza centrano in pieno il cacciatorpediniere: una cade a poppa, l'altra esplode nell'alloggio ufficiali. Si apre una larga falla nello scafo, la paratia di separazione con la prima caldaia è quasi demolita, i turboventilatori delle caldaie vengono divelti e scagliati via, il battello affonda lentamente. Il punto è al centro del Mar Rosso, a circa 90 miglia da Port Sudan, circa una decina di miglia a nord del 19° parallelo.

C'è il tempo, per Fadin, di ordinare l'abbandono nave. Trasportato a braccia dai suoi ufficiali, il comandante, con gesto che lui stesso definirà poi "presuntuoso", per farsi vedere in piedi dall'equipaggio, convinto che questo possa conferire maggior tranquillità agli uomini, riesce miracolosamente a reggersi in piedi (con una gamba rotta e l'altra ferita) e addirittura a fare qualche passo, prima di stramazzone svenuto. Si sveglierà sulla motolancia, carica di feriti. Infatti, su di essa erano stati convogliati tutti quelli che erano rimasti colpiti, nella speranza – poi rivelatasi errata, dato che l'imbarcazione, col motore in avaria, vagò alla deriva per tre giorni – di poterli salvare più rapidamente.

In previsione degli avvenimenti, dato che si trattava di una missione "a non ritorno", si era provveduto ad imbarcare a Massaua una notevole quantità di zatterini di salvataggio, e anche la lancia IA 463 ceduta dal piroscalo *Giove*²⁶.

Il *Manin* affonda, trascinando con sé il TV Crisciani e il direttore di macchina Batangeli, che erano tornati a bordo²⁷, forse per accelerare l'affondamento. Intanto, gli aerei continuano assurdamente a bombardare, nonostante il mare sia pieno di naufraghi, molti dei quali vengono colpiti.

Le condizioni del mare e il vento disperdono zattere e battelli di salvataggio. Nel primo pomeriggio, ricorda Fadin, il mare da increspato è diventato mosso, poi agitato. Vento e onde vengono da Est Nord Est, quindi le possibilità di avvicinarsi alla costa araba sfumano.

Tra i sopravvissuti a bordo della motolancia, ci sono il bulukbaschi Ibrahim Faruq e quattro ascari.

Il comandante Fadin riferisce che il personale indigeno era stato quasi tutto sbarcato prima della partenza, ad eccezione del bulukbaschi e di pochi altri. E ricorda l'altera consapevolezza con cui il bulukbaschi e gli ascari affrontarono il naufragio, tanto da guardare con disprezzo l'unico di loro, un ragazzo appena sedicenne, Johannes, che si dimostrava agitato, e spaventato si aggrappava alle braccia del suo comandante, chiamandolo padre e signore.

Il battello è progettato per venti persone: a bordo ce ne sono sessanta. A turno, buona parte dei validi si deve calare in acqua per alleggerire l'imbarcazione e lasciare spazio ai rematori, mentre altri si impegnano al massimo per sgottare l'acqua che i marosi scaraventano nello scafo. Chi è in mare, non solo deve tenersi aggrappato nonostante le correnti e le forti ondate, ma vive nel terrore costante di un attacco subdolo dalle profondità. Il mar Rosso, fino a qualche decennio fa, era uno dei più terrificanti vivai di pescicani²⁸. Fadin ricorda che quando scese la notte, mentre vento e mare

gonfiavano sempre più, le tenebre impedirono di andare tempestivamente in soccorso di chi veniva attaccato.

In quelle condizioni, il bulukbaschi rimase per l'intera notte aggrappato alla falchetta del battello. A quanto si deduce dalla motivazione della medaglia che poi gli fu concessa alla memoria (*“rinunziava al proprio posto per assicurare l'altrui salvezza”*), rinunciò alla sostituzione per turno. Stretto dall'angoscia della propria responsabilità, il comandante si rendeva conto che era impossibile salvare tutti: le tenebre e i marosi impedivano di soccorrere chi si abbandonava alla corrente, chi cedeva per stanchezza e sfibramento, chi veniva azzannato dagli squali. Ogni tanto, un urlo strozzato dal mare intorno segnalava che qualcuno era ormai perduto. E' quasi l'alba quando il bulukbaschi decide:

“Con raccapriccio, ma con profondo orgoglio che rende nel caso stolido ogni supremazia razziale, rivedo Faruk, il bulukbaschi, ancora giovane di anni e forte nella persona, avvicinarsi lungo il bordo, appoggiare le sue nere mani dalle palme bianchissime, sul mio braccio abbandonato e dirmi nel suo strano italiano “addio Comandante – io avere finito ogni forza – io ti ringraziare”, lasciare poi di tenersi aggrappato scomparire nella notte.

Non lo abbiamo più riveduto, ma non potrò dimenticare lo sguardo dell'addio, fatto di fredda rassegnazione e della più orgogliosa fierezza che non trova a mio parere, nell'ambito della virtù militare degna ricompensa e che mi fa sembrare banale ogni segno che testimonia sul petto di taluni allievi della gloria di un atto o gesto fortunato”.

Valeria Isacchini

NOTE

¹ Ringrazio in proposito Gian Emilio Belloni, esperto di lingua e cultura arabe; d'altra parte il comandante Fadin, come si vedrà più avanti, lo ricorda con il nome di Faruk.

² V. <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/faragmohammed.aspx>.

³ Questa la motivazione: *Fedelissimo e valoroso graduato amara, dopo essersi rifiutato fieramente di arrendersi al nemico, in seguito alla capitolazione del ridotto avversario di Debra Tabor, per esaurimento viveri, con pochi ascari animosi si assumeva l'incarico di raggiungere le retrostanti nostre linee di difesa di Culqualber (Km. 106) per portare in salvo il gagliardetto del proprio reparto. Superate le difficoltà e i pericoli dell'insidia ribelle, fatto successivamente prigioniero da un capo dissidente, riusciva a sfuggire alla cattura, portandosi in prossimità delle nostre posizioni. Gravemente ferito in seguito allo scoppio di un ordigno esplosivo, mentre attraversava una nostra zona minata, invocava l'intervento dei compagni per avere l'onore di consegnare in mani italiane la gloriosa insegna del battaglione. Trasportato all'infermeria, in condizioni gravissime, si dichiarava contento di morire entro le nostre linee. Con fierissime parole esortava i compagni a non desistere dalla lotta, esprimendo il proprio convincimento nell'immane vittoria degli italiani, data la superiorità di valore in confronto dell'avversario. Fulgido esempio di fedeltà, fierezza, illuminato spirito di sacrificio, profondo e nobile sentimento del dovere. - Debra Tabor - Sella Culqualber, luglio 1941.*

⁴ *Le decorazioni al valor militare per gli indigeni delle Colonie italiane*, in “Bersaglieri – periodico trimestrale dell'Associazione Bersaglieri della regione autonoma Friuli Venezia-Giulia”, gennaio-marzo 2002, riportato in <http://blog.libero.it/wrnzla/view.php?id=wrnzla&mm=0811&gg=081110>

⁵ V. “Domenica del Corriere” n. 43 del 26 ottobre 1941.

⁶ V. Gian Carlo Stella, *Ascari*, Biblioteca – Archivio “Africana”, 2005, p. 13

⁷ V. il citato sito della Marina Militare, nonché il testo sulle Medaglie d'Oro al V.M. del 1965, di cui sotto.

- ⁸ La serie di imprecisioni riguardanti la biografia di Ibrahim Faruq è iniziata con il volume *Le Medaglie d'Oro al V.M.*, vol. I°, Roma, Tipografia Regionale, 1965, in cui appunto il Nostro viene dato come nato nel 1919 a Massaua, e citato come Bulukbaschi di coperta.
- ⁹ La data 1908 compare nel sito citato della Marina Militare; si può anche pensare al 1909, nel caso la data 1919 sia dovuta ad errore di stampa. Non è attualmente rintracciabile presso la Direzione Generale Personale Militare alcuna documentazione sul bulukbaschi.
- ¹⁰ Sull'argomento, v. Gian Carlo Stella, *La Regia Marina in Africa: personale indigeno ed ascari al suo servizio*, Bollettino d'Archivio USMM, settembre 1992
- ¹¹ Da G. Giorgerini – A. Nani, *Gli incrociatori coloniali*, Roma, USMM, 1964 (2^a ed. 1967), si ricava che il *Campania*, che diede il nome alla sua classe (che comprendeva anche il *Basilicata*), varato il 23/7/14, iniziò l'attività nel 1917, in Libia. Classificato come cannoniera a decorrere dal 1/7/1921. Radiato con R.D. 11/3/37.
- ¹² V. L.V. Bertarelli, *Possedimenti e colonie*, Touring Club Italiano, Milano, 1929
- ¹³ Si adotta la grafia usata da L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia: possedimenti e colonie: Isole Egee, Tripolitania, Cirenaica, Eritrea, Somalia*, Touring Club italiano, 1929; anche nel caso del sultano del Migiurtinia, infatti, la traslitterazione è evidentemente incerta: il sito della Marina militare lo denomina Maharnud, Del Boca Mahmud.
- ¹⁴ Cesare Maria De Vecchi di Val Cismon, *Orizzonti d'Impero: cinque anni in Somalia*, Milano, Mondadori, 1935, p. 125; sulle dette operazioni in Somalia, v. anche Giuseppe Fioravanzo –Guido Viti, *L'opera della Marina 1868-1943*, Roma, Ist. Poligrafico dello Stato, 1959 (rip. in *La Marina Militare nel primo secolo di vita 1861-1961*, Roma, USMM, 1961, pp. 117) e A. Del Boca, *Gli italiani in Africa Orientale, II°: la conquista dell'Impero*, Milano, Mondadori, 1999 pp.58-60 (1^a ed. Laterza , 1976)
- ¹⁵ C. De Vecchi, cit. pag. 128.
- ¹⁶ L.V. Bertarelli, cit., p. 621.
- ¹⁷ Gian Carlo Stella, *La Regia Marina*, cit., in cui vengono riportati anche i nomi e le motivazioni dei decorati in quel fatto d'arme; come l'autore avverte, per le già rilevate difficoltà nella trascrizione dei nomi indigeni, questi possono apparire di persone diverse; in questo caso, infatti, il Nostro viene riportato come Mahmud Fokak.
- ¹⁸ Gli incrociatori ausiliari (ex-bananiere) *Ramb I* e *Ramb II*, la nave coloniale *Eritrea*, e i sommergibili *Guglielmotti*, *Ferraris*, *Archimede* e *Perla*.
- ¹⁹ V. Vincenzo Meleca, *I relitti delle Dahlak*, in <http://www.ilcornodafrica.it/st-relitti.pdf>
- ²⁰ Si trattava dei Mas 204,206, 213 e 216; su di essi, e sull'operazione che coinvolse il 213 e il 216, v. Vincenzo Meleca, *Quell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo*, in <http://www.ilcornodafrica.it/st-artigliomeleca.pdf>, maggio 2011
- ²¹ V. P.F. Lupinacci – A. Cocchia, *Le operazioni in Africa Orientale*, vol. X° di “La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale”, USMM, Roma, 1961.
- ²² V. Fabio Gnetti, *Ultima missione in Mar Rosso*, Mursia, Milano, 1979; Araldo Fadin, *La fine del Manin e le vicende dei suoi naufraghi*, in *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. X, *Le operazioni in Africa orientale*, USMM, Roma, 1961, appendice n. 4; Alberto Rosselli, *Le operazioni militari della flotta italiana nel Mar Rosso giugno 1940-aprile 1941*, in <http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm>. In effetti,
- ²³ Fadin evidentemente allude al primo tentativo che venne effettuato dalla 5^a Squadriglia nella notte sul 1° aprile, durante il quale, però, il ct. *Leone* (l'unico dei tre che ancora aveva tutta la strumentazione in ordine) si incagliò con gravi danni, che ne resero necessario l'autoaffondamento, e di conseguenza l'azione fu annullata; la missione venne rimandata al giorno seguente; v. P.F. Lupinacci-A. Cocchia, *Le operazioni in Africa Orientale*, cit.
- ²⁴ V. Fioravanzo et al. I cacciatorpediniere italiani 1900-1969, Roma, USMM, 1969, pp.233-234
- ²⁵ V. Fabio Gnetti, cit., p. 21.
- ²⁶ Secondo la relazione di Fabio Gnetti (cit., pagg. 140-141) la situazione dei mezzi di salvataggio del *Manin* era la seguente: una motolancia, con la maggior parte dei feriti, tra cui il comandante Fadin; la lancia del *Giove*, su cui trovò posto lo stesso Gnetti; lo zatterino del fuoribordo, 16 zatterini, e quattro dei cinque salvagente Charley erano in mare. Il battellaccio era stato distrutto dalle schegge ed il battellino si era rovesciato durante le manovre di ammainata, ma venne poi recuperato.
- ²⁷ Entrambi, MOVIM
- ²⁸ V. Valeria Isacchini, *L'onda gridava forte*, Milano, Mursia, 2008