

---

# L'OPERAZIONE "DAFFODIL" NEL PIANO "AGREEMENT"

Il fallito sbarco britannico a Tobruch del 14 settembre 1942

---

FRANCESCO MATTESINI

## **La pianificazione dell'operazione "Agreement"**

Ai primi di agosto del 1942, dopo la travolgente offensiva terrestre delle forze dell'Asse in Egitto fino alle fatali dune di El Alamein, i comandi militari britannici del Medio Oriente studiarono come poter alleggerire la pressione dell'Asse sul fronte e costringere il feldmaresciallo Erwin Rommel, comandante dell'Armata corazzata italo-tedesca, a distaccare altrove una parte delle sue forze che fronteggiavano l'8ª Armata del generale Bernard Montgomery, il quale assunse il comando il giorno 13 del mese. Nacque così, su un piano concepito dal ten. col. John Edward Haselden, comandante del "Long Ranger Desert Group" (LRDG), l'operazione "Agreement". Essa si inquadra in una più complessa serie di altre operazioni, battezzata "Big Party", intesa a provocare scompiglio, panico, disservizi e distruzioni delle organizzazioni logistiche dell'Asse, mediante azioni in profondità di guastatori, destinati ad agire contro aeroporti, centri logistici e le linee di comunicazioni terrestri della Cirenaica, fra Tobruch e Bengasi.<sup>(1)</sup>

In effetti, oltre all'operazione Daffodil contro Tobruch – che tratteremo dettagliatamente essendo la più importante e la più costosa per i britannici –

---

(1) S. Roskill, *The War at Sea 1939-1945*, vol. II, *The period of balance*, London, HMSO, 1956, p. 309.

furono pianificate le seguenti operazioni: Bigamy (Snowdrop) per distruggere i depositi di carburanti di Bengasi e attaccare l'aeroporto di Benina; Hyacinth (Caravan) per distruggere le installazioni militari dell'aeroporto di Barce e la statua di Mussolini; Nicety (Tulip) per conquistare l'oasi di Gialo per il tempo necessario per coprire, via terra, la ritirata delle varie aliquote di sabotatori impegnati nelle citate operazioni.

La pianificazione dell'Agreement, discussa dal Comando del Medio Oriente del Cairo sotto la direzione del generale Claude Auchinleck – che aveva segnalato al suo quartier generale *“che per realizzare quello scopo sarebbe stato giustificato impiegare ogni e qualsiasi mezzo”* – fu poi confermata, dopo la sostituzione di Auchinleck, voluta da Winston Churchill che gli rimproverava un contegno scarsamente aggressivo, dal nuovo comandante del Medio Oriente generale Harold Alexander.

L'operazione Daffodil comportava un attacco dal mare su Tobruch, coordinato con l'azione di una colonna mobile terrestre proveniente dal deserto su camionette.



**A sinistra:** il ten. col. John Edward (“Jock”) Haselden, ideatore del piano Agreement, morto a Tobruch il 14 settembre 1942. Era nato in Egitto da padre britannico e madre italiana. **A destra:** il generale Harold Alexander, comandante in capo del Medio Oriente.

L'operazione generò molta perplessità nell'ambito dei comandanti della Mediterranean Fleet e della R.A.F., perché in effetti l'incursione aveva modalità “*la cui indiscutibile audacia di esecuzione*” era “*pari soltanto alla macchinosità ed anche all'ingenuità del piano*”.<sup>(2)</sup>

Le modalità del piano operativo britannico, accettato dai tre comandanti in capo delle forze armate britanniche del Medio Oriente e poi diramato il 21 agosto 1942, consistevano in un attacco di sorpresa, già pronto per essere attuato nei mesi di luglio e di agosto, e poi rimandato alla notte fra il 13 e il 14 settembre, per usufruire della fase di luna favorevole. Esso era destinato a occupare Tobruch per circa ventiquattr'ore onde permettere a reparti di guastatori, secondo il tempo disponibile, una completa distruzione (Demolition Party) degli impianti portuali e delle unità navali, chiatte e mezzi speciali alla fonda nella rada, meno dieci motozattere, le più efficienti – che dovevano servire per rinforzare il naviglio di sbarco ad Alessandria – nonché di tutti gli



**L'ammiraglio Henry Harwood, comandante in capo della Mediterranean Fleet, ad Alessandria, ispeziona un drappello di marinai.**

---

(2) M. Montanari, *Le operazioni in Africa Settentrionale*, vol. II, *El Alamein*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito-Ufficio Storico, 1989, p. 640.

apprestamenti logistici e i depositi, in particolare le cisterne a prova di bomba contenenti le scorte di benzina di Rommel, e anche delle officine riparazioni carri armati.<sup>(3)</sup> In tal modo si volevano paralizzare per lungo tempo l'efficienza della piazzaforte come porto e base di rifornimento e le possibilità di movimento delle armate italo-tedesche.<sup>(4)</sup>

Come ha scritto lo storico britannico capitano Stephen Roskill nella sua monumentale opera *The War at Sea*, "L'intendimento [con i cacciatorpediniere] era di sbarcare i marines sul costone settentrionale della rada di Tobruk mentre le truppe trasportate dalle unità costiere sarebbero sbarcate sul costone meridionale della rada in appoggio ad una colonna terrestre".

Neutralizzate le difese costiere, i cacciatorpediniere dovevano entrare nel porto, "protetti dalle postazioni nemiche di artiglieria presidiate da noi, distruggere il naviglio e le attrezzature del porto e poi reimbarcare i marines ed i soldati".

Ma poi, di fronte alla realtà di un'operazione nata con troppa presunzione e scarsa considerazione per le capacità di reazione dei difensori di Tobruk, Roskill ha anche aggiunto: "Un assalto frontale con tali debolissime forze certamente appare ora eccessivamente rischioso".<sup>(5)</sup>

Se l'azione fosse riuscita, essa avrebbe avuto pertanto conseguenze gravissime per l'andamento del traffico dell'Asse che, partendo dai porti dell'Italia e della Grecia, faceva in massima parte scalo a Tobruk, il porto più vicino alla linea del fronte, poiché avrebbe costretto i convogli dell'Asse a inoltrare i rifornimenti marittimi a Bengasi, 260 miglia più arretrato.

**Il maresciallo dell'aria Arthur Tedder, comandante in capo della R.A.F. del Medio Oriente.**



---

(3) AUSMM, *Marina Germanica in Italia*, "Maricolleg Berlino, Piano inglese per lo sbarco a Tobruk (13-14 settembre 1942)".

(4) S.O. Playfair, *Mediterranean and Middle East*, vol. IV, *The Destruction of the Axis Forces in Africa*, Londra, HMSO, 1980, p. 20 sg.

(5) S. Roskill, *op. cit.*, p. 309 sg.

Tuttavia, vi erano ancora molte perplessità per dare corso all'operazione Agreement. Ha scritto, infatti, il generale Alexander nel suo rapporto:<sup>(6)</sup>

*Poiché le azioni sarebbero state sicuramente molto rischiose, i vantaggi che se ne volevano trarre dovevano essere accuratamente pesati con la probabilità di successo ed il prezzo dell'eventuale fallimento. Di conseguenza, il 3 settembre, riesaminai ancora una volta il progetto assieme all'ammiraglio Harwood, Comandante in Capo nel Mediterraneo, ed il Maresciallo dell'Aria Tedder, Comandante in Capo dell'Aviazione del Medio Oriente. In quel momento, i combattimenti erano in pieno svolgimento ad El Alamein. Due settimane di viveri di combattimento era tutto ciò che il nemico era riuscito ad accumulare per la sua offensiva, e sebbene non ci fossero molte speranze di danneggiare i porti in modo irreparabile, un intralcio anche temporaneo ai rifornimenti oltre al fallimento dell'offensiva – ormai scontato – avrebbe potuto essere disastroso per l'armata di Rommel. Anche se le azioni non avessero avuto successo, avrebbero avuto senza dubbio un certo effetto sul morale del nemico e lo avrebbero anche indotto a prendere tutte le precauzioni contro future azioni del genere da parte nostra distraendo forze dalla difesa delle posizioni in Egitto. Il Maresciallo Tedder fece presente che comunque non sarebbe stato possibile fornire alcun appoggio aereo ad eccezione di un attacco di bombardieri per proteggere le nostre forze nella fase di avvicinamento. La protezione della caccia era assolutamente impossibile data la distanza. L'Ammiraglio Harwood si rese conto che tutta la forza di sbarco, compresi due cacciatorpediniere che egli si proponeva di impiegare, avrebbe potuto benissimo andare perduta, ma accettò il rischio. Alla fine venne deciso che i risultati dell'azione sarebbero stati tali da giustificare i rischi ad essa connessi, onde vennero di conseguenza dati gli ordini perché le azioni venissero effettuate in base ai piani predisposti.*

Le perplessità dell'ammiraglio Henry Harwood erano più che giustificate. Il comandante della Flotta del Mediterraneo (Mediterranean Fleet), considerando la forte difesa esistente a Tobruch, ove erano presenti quattro batterie costiere della Regia Marina, alcune batterie del Regio Esercito e dodici batterie contraeree (sei delle quali tedesche con cannoni da 88 mm e altrettante italiane del 1° Gruppo della Milizia Artiglieria Marittima con cannoni di vario calibro), descrisse in un secondo tempo, la pianificazione dell'Agreement come “*un'impresa disperata*”, in quanto nata da una richiesta urgente di aiuto da

---

(6) H. Alexander, *The African Campaign from El Alamein to Tunis, from 10<sup>th</sup> August 1942 to 13<sup>th</sup> May 1943*, Supplemento alla *London Gazette* del 13 febbraio 1948.



**Tobruh nell'estate 1942. Piroscafi, motozattere e altri natanti alla banchina del porto e alla fonda in rada.**

parte dell'8<sup>a</sup> Armata, ed era giustificata soltanto dall'incerta situazione esistente in quel momento sul fronte di El Alamein.<sup>(7)</sup> Situazione che, in effetti, si era fatta particolarmente pericolosa alla fine di agosto, quando il generale Rommel attaccò sul fronte meridionale dello schieramento britannico, ad Alam el Halfa. Ma non raggiunse gli obiettivi previsti (l'aggiramento dal sud del fronte nemico), perché l'offensiva, preannunciata dalla fonte britannica Ultra, fu adeguatamente contrastata e si esaurì in due giorni per l'inferiorità dei mezzi dell'Asse; soprattutto di aerei e di combustibile (nafta e benzina), dal momento che soltanto alcune navi da trasporto provenienti dall'Italia riuscirono in quel periodo a superare il blocco aeronavale britannico.

---

(7) Secondo alcune fonti erano presenti a Tobruh e lungo la costa, divisi in 17 batterie contraeree e costiere, 78 pezzi di artiglieria, dei quali 48 italiani e 30 tedeschi. Vi erano poi, da parte italiana, 3 batterie con mitragliere da 20 mm, e 13 batterie di difesa costiera con 47 cannoni controcarro da 47 mm. Queste forze erano insufficienti, dovendo difendere un'estensione di costa di circa 20 km

A imbarcare la maggior parte delle truppe britanniche destinate all'operazione Daffodil – la parte del piano Agreement riguardante esclusivamente l'obiettivo di Tobruch – vennero destinati due gruppi navali leggeri denominati Forza A e Forza C.

Costituivano la Forza A due grossi cacciatorpediniere di squadra classe "Tribal" della 22<sup>a</sup> Squadriglia: il *Sikh*, con il comandante della spedizione cap. vasc. St. John Aldrich Micklethwait, comandante della 22<sup>a</sup> Squadriglia, e lo *Zulu*. Le due unità trasportavano 380 marine al comando del ten. col. E.H.M. Unwin, che disponeva dell'11° battaglione della 2<sup>a</sup> brigata Royal Marines, a cui si aggiungevano un distaccamento di artiglieria contraerea e di difesa costiera, e una sottosezione della 295<sup>a</sup> compagnia campale del genio.

Ciascuno dei due cacciatorpediniere trasportava in coperta sei barconi con motore Ford e nove barconi destinati a essere presi a rimorchio dai precedenti al momento dello sbarco. In totale, per portare a terra i soldati della Forza A, vi erano a bordo del *Sikh* e dello *Zulu* dodici barconi a motore, e diciotto da rimorchio, tutti di forma rudimentale e a fondo piatto, costruiti in Egitto con legno stagionato.

La Forza C comprendeva 16 motosiluranti, 7 della 10<sup>a</sup> Flottiglia (*MTB 260, 261, 262, 265, 266, 267, 268*) e 9 della 15<sup>a</sup> Flottiglia (*MTB 307, 308, 309, 310, 311, 312, 314, 315, 316*), che erano rispettivamente agli ordini del cap. freg. Robert Alexander Allan e del cap. freg. Denis Jermain. Quest'ultimo, a bordo della *MTB 309*, era anche il comandante di tutte le motosiluranti. Vi erano poi le tre motolance *ML 349, ML 352* e *ML 353*.

Le 19 piccole unità trasportavano circa 200 uomini, ripartiti in una compagnia del reggimento Argyll e Sutherland Highlander, 1° plotone mitraglieri del Royal Northumberland Fusiliers, due moto sezioni della 295<sup>a</sup> compagnia campale del genio, un distaccamento di artiglieria contraerea, un distaccamento segnalatori d'armata e un distaccamento servizio sanitario.

A bordo di ciascuna motosilurante vi erano dieci soldati, mentre le motolance trasportavano un particolare reparto di guastatori e specialisti di Marina, con le cariche e i mezzi di demolizione, al comando del cap. corv. Nicholls. A comandare la Forza C, che salpando alle ore 18:00 del 12 settembre doveva procedere verso Tobruch in unica formazione, fu invece destinato il cap. freg. J.F. Blackburn.

L'operazione, come detto, era stata fissata per il mattino del 14 settembre, sfruttando le ore di oscurità e la mancanza di luna.



*A sinistra*, il cap. vasc. Denis Jermain, comandante nell'attacco a Tobruch della 15<sup>a</sup> Flottiglia Motosiluranti, e del gruppo motosiluranti. *A destra*, la MTB 315 della 15<sup>a</sup> Flottiglia.

## I compiti assegnati alle varie unità impegnate nell'operazione Daffodil

Neutralizzate le difese costiere della piazzaforte e le postazioni nemiche d'artiglieria di Tobruch, dopo una preparazione aerea della RAF durata tutta la notte per costringere la guarnigione a restare nei ricoveri il più a lungo possibile, sarebbero intervenuti i cacciatorpediniere e le motosiluranti delle Forze A e C per portare a compimento la distruzione dei vari impianti del porto, silurando tutte le navi che si trovavano in rada, e per recuperare al termine dell'azione gli uomini che vi erano stati impegnati.<sup>(8)</sup>

I cacciatorpediniere della Forza A dovevano essere guidati sul punto sbarco delle truppe, a Marsa Sciaush sul costone settentrionale della penisola di Tobruch su un tratto di costa con morfologia molto uniforme, indicato al *Sikh* e allo *Zulu* dai segnalatori sbarcati dal sommergibile *Taku* (Forza E). Dopo lo sbarco di una prima aliquota di truppe, i barconi, a motore e a rimorchio, che trasportavano i soldati e il loro armamento, dovevano tornare sui due cacciatorpediniere per imbarcare e portare a terra gli altri soldati, ultimando lo sbarco intorno alle 03:00. Quindi, dividendosi per attaccare gli obiettivi assegnati, l'intero contingente di 380 uomini doveva dirigere a sud verso la baia di Tobruch, per occupare l'abitato e il porto. Ultimato lo sbarco delle truppe, il *Sikh* e lo *Zulu* dovevano portarsi a incrociare verso ponente, e al segnale di via

---

(8) Erano anche previsti, da parte della RAF del Medio Oriente, attacchi alle basi di partenza dei bombardieri tedeschi Ju 87 e Ju 88 a Creta e nel Nord Africa, se le forze aeree a disposizione lo avessero consentito.



libera (dopo la distruzione delle batterie antinave trasmesso dalle truppe a terra) verso le 08:00 entrare in rada.

Contemporaneamente, i 150 soldati trasportati dalle quindici motosiluranti della Forza C dovevano prendere terra sul costone meridionale della medesima penisola, all'interno della rada di Tobruch, e poi dirigere a sud per occupare l'abitato e il porto.

In appoggio all'operazione anfibia, doveva preventivamente intervenire una colonna terrestre di 83 uomini, partita su 18 camionette canadesi Chevrolet da 3 t, dall'oasi libica di Cufra, situata 700 miglia a sud di Tobruch e rimasta in mani britanniche che la usavano per realizzare le azioni di comando.

Questa colonna, denominata Forza B, che si era trasferita dal Cairo a Cufra il 22 agosto, era al comando dello stesso ideatore del piano Agreement, tenente colonnello Haselden.<sup>(9)</sup> Il suo compito era di

*entrare nel perimetro fortificato di Tobruk al tramonto del giorno iniziale dell'azione, camuffata da colonna di prigionieri di guerra, ed alle 20,30 giungere alle spalle di Marsa Sciausc; alle 20,45 doveva iniziare l'attacco alle batterie e difese della zona, per costituire la testa di sbarco della Forza C. La pattuglia del L.R.D.G. doveva entrare nel perimetro due ore più tardi (presumibilmente dopo l'allarme) eseguendo nel frattempo la distruzione della Stazione Radiogoniometrica ed eventualmente agendo contro i campi di atterraggio di Gubi.<sup>(10)</sup>*

Per realizzare quest'impresa, gli uomini si sarebbero avvicinati al lato orientale di Tobruch su sette autocarri camuffati con i colori e le insegne dell'Afrika Korps, la palma e la svastica, e con documenti falsificati al Cairo, e con le armi nascoste sotto alcune coperte ma sempre a portata di mano.

La Forza B era costituita da un distaccamento della Brigata ISS, un distaccamento di artiglieria contraerei e difesa costiera, una sezione della 295<sup>a</sup> compagnia campale del genio, un distaccamento segnalatori, un distaccamento servizio sanitario, una pattuglia di Long Range Desert Group (LRDG) comandata dal capitano David Lloyd Owen e adibita, per la specializzazione nelle operazioni desertiche a grande raggio, a pilotare la colonna delle altre truppe.

---

(9) AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 91, "Supermarina, Operazione nemica contro Tobruk e retrovie della Cirenaica, 14 Settembre 1942-XX".

(10) *Ibidem*.



**Operazione Agreement. L'oasi di Cufra nell'agosto 1942.**

Vi era infine un distaccamento speciale, costituito da sei ebrei palestinesi di origine tedesca i quali, indossando uniformi tedesche, dovevano far sembrare che stessero sorvegliando i soldati prigionieri, per poi avvicinarsi con gli stessi alla zona di sbarco della Forza C per agevolarne il compito. Se fossero stati presi vivi "avrebbero potuto dirsi fortunati se li avessero fucilati sul posto".<sup>(11)</sup>

Gli uomini della Forza B avrebbero dovuto dirigere verso l'abitato di Tobruch percorrendo la costa Sud della baia, fino a occupare Marsa Sciausc, per agevolare lo sbarco delle truppe della Forza C sul punto previsto con segnalazioni luminose.

Lungo la marcia e successivamente dovevano anche distruggere impianti e postazioni e batterie antinave sul costone meridionale della penisola di Tobruch, in particolare le due italiane della difesa costiera, una dell'Esercito e l'altra della Marina.

---

(11) R.P. Livingstone, "Le grandi incursioni nel deserto", *Storia della seconda guerra mondiale*, vol. 3°, Milano, Rizzoli-Purnell, 1967, p. 310.



Operazione Agreement, agosto 1942. *Sopra*, la Forza B procede con fatica attraverso le dune del Gran Mare di Sabbia, fra l'Egitto e la Libia. *Sotto*, l'arrivo a Gifl Kebir.



A questa prima fase delle operazioni non dovevano partecipare i reparti di demolizioni trasportati dalle tre motolance della Forza C. Infatti, secondo il piano Agreement (CC (42) /72) del 21 agosto 1942, trovato dagli italiani il 15 settembre su un mezzo da sbarco incagliato, le motolance con i guastatori

*dovevano rimanere a ridosso della costa, presso Marsa Sciausc, senza partecipare alle azioni, fino alle ore 08,00 circa, ora alla quale era previsto il libero ingresso nella rada: dovevano allora entrare in porto e distruggere tutti i natanti dopo aver prescelto dieci motozattere efficienti da catturare, armare ed avviare ad Alessandria previo imbarco su di esse dei prigionieri italiani, eventuali prigionieri inglesi liberati, feriti e materiale di bottino.*<sup>(12)</sup>

Differente era il compito assegnato alle motosiluranti, in quanto dopo lo sbarco delle truppe a Marsa Sciausc, dovevano forzare le ostruzioni della rada al momento in cui i reparti di terra avrebbero raggiunto le banchine del porto, per iniziare la pianificata opera di distruzione d'impianti, depositi e naviglio.

In definitiva, nella complessa pianificazione dell'Agreement, compilata esaminando l'ordine operativo britannico, le Forze A, B e C dovevano realizzare:

*Occupazione di Tobruk per circa 24 ore onde operare la totale distruzione degli impianti portuali ed unità alla fonda, nonché di tutti gli apprestamenti e depositi logistici, così da paralizzare per lungo tempo l'efficienza di Tobruk come porto e base di rifornimento. In caso di favorevoli sviluppi della situazione generale, le Forze A – B – C anziché tornare via mare, dovevano dirigere per levante via terra, operando in correlazione con la Forza X, paralizzando ulteriormente i rifornimenti verso il fronte (e probabilmente agire a tergo del nostro schieramento durante l'offensiva nemica ad Alamein).*

Riguardo al ripiegamento da Tobruk, nel piano Agreement si specificava:<sup>(13)</sup>

*Era previsto che tutte le forze lasciassero Tobruk la sera successiva allo sbarco, rientrando – in massima – via mare, sulle unità delle Forze A e C, e sulle dieci motozattere catturate.*

---

(12) AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 91, "Supermarina, Operazione nemica contro Tobruk e retrovie della Cirenaica, 14 Settembre 1942-XX.

(13) *Ibidem*.

*In caso di completo successo parte delle forze dovevano tornare per via terrestre, su automezzi catturati, operando – in collegamento con la Forza X – contro le nostre linee di comunicazione. Eventuali uomini dispersi sarebbero stati raccolti tre notti dopo da un sommergibile a Marsa Scegga presso Bardia.*

Tutti i documenti, compreso l'ordine operativo dell'Agreement, che a Tobruch caddero nelle mani degli italiani e dei tedeschi, portavano l'indicazione “*‘Segreto’ da non portare in combattimento*”; disposizione che fu violata, perché singoli comandanti avevano evidentemente bisogno di doverli consultare nella loro forma minuta, rigida e prolissa. Ai soldati era stato raccomandato di tacere in caso di cattura; nel caso fossero stati interrogati, era stato loro detto di indicare la via della ritirata di Bir El Gobi, mentre invece le truppe avrebbero dovuto all'occorrenza ripiegare per l'oasi di Gialo, di cui era stata prevista la conquista, nel corso dei movimenti a largo raggio in Cirenaica, compito assegnato alla Forza X nell'operazione Bigamy.

Circa queste operazioni nel deserto cirenaico, nella relazione di Supermarina è scritto: “*La Forza X doveva operare per circa tre settimane (probabile durata dell'offensiva ad Alamein) nel retroterra di Bengasi e Derna, allo scopo di paralizzare eventuali rifornimenti verso levante: per tali operazioni la Forza X doveva appoggiarsi, come base logistica, a Gialo*”. Con l'operazione Nicety l'oasi di Gialo doveva essere occupata “*con la Forza Z, proveniente da Cufra. La durata dell'occupazione doveva prolungarsi per circa tre settimane, onde utilizzare l'oasi quale base logistica della Forza X*”.<sup>(14)</sup>

I britannici, da quanto risulta dal medesimo ordine di operazione, valutavano “*che il presidio di Tobruk fosse costituito da meno di un reggimento di soldati italiani di scarsa efficienza e da nuclei di specialisti tedeschi, oltre agli armamenti delle batterie*”.<sup>(15)</sup>

Infine, nell'ordine di operazione per la compagnia B dell'11° Battaglione (maggiore John Norman), dal carattere particolarmente cinico e spietato, il 10° plotone, nell'attaccare e conquistare un ricovero assegnato, doveva uccidere tutti gli uomini che vi si trovavano, e quindi senza fare prigionieri.<sup>(16)</sup>

---

(14) Stato Maggiore Esercito-Ufficio Storico (d'ora in poi SME-US), *Diario Storico del Comando Supremo*, vol. V e VIII, tomo II, *Allegati*, Roma, 1999, p. 69.

(15) *Ibidem*.

(16) AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 91, “Comando Supremo, Documento catturato al nemico”.

## I movimenti delle Forze Navali britanniche e le previsioni dei Comandi dell'Asse

Le diciannove unità leggere della Forza C presero il mare da Alessandria alle 18:00 del 12 settembre, in formazione verso ovest, alla velocità di 8 nodi, per poi aumentarla, per ordine del cap. freg. Blackburn, a 24 nodi.

Durante la navigazione la motosilurante *MTB 268* (sottoten. vasc. David Cowley Souter), a causa di un guasto al motore, fu costretta a rientrare ad Alessandria, dopo aver trasferito i suoi dieci soldati sulla motolancia *ML 353*.

Anche i cacciatorpediniere di squadra della Forza A, *Sikh* e *Zulu*, presero il mare da Haifa alle 18:00 del 12 settembre, e si congiunsero con un gruppo di sostegno. Infatti, per dare allo sbarco l'appoggio navale, alle 19:45 di quella stessa sera salparono da Porto Said le unità della Forza D, costituita dall'incrociatore contraereo *Coventry* (cap. vasc. Ronald John Robert Dendy) e dai quattro cacciatorpediniere di scorta del tipo "Hunt" della 5ª Flottiglia, *Belvoir*, *Dulverton*, *Hursley* e *Croome*. A questo gruppo, provenienti da Haifa, si aggiunsero il *Sikh* e lo *Zulu*, che presero il mare da Haifa alle 05:45 del 13 settembre.

Un secondo gruppo navale, con i quattro cacciatorpediniere di scorta della 5ª Flottiglia *Hurworth*, *Beaufort*, *Exmoor* e *Aldenham*, salpò da Alessandria alle 09:25 del 13 settembre e si ricongiunse anch'esso alla Forza D a ovest di Alessandria, a nord della baia di Abukir, per poi proseguire per ponente alla velocità di circa 25 nodi, con le navi che cambiano frequentemente rotta, zig-zagando, per schivare gli attacchi di eventuali sommergibili.

Quindi, dopo che il *Sikh* e lo *Zulu* al calar della notte avevano lasciato la Forza D dirigendo per Tobruch alla velocità di 30 nodi per dar corso all'operazione di "Commando", il *Coventry* e gli otto cacciatorpediniere di scorta rimasero a incrociare al largo di Marsa Matruh, con il compito di restare nella zona per la protezione strategica navale, e di riprendere la rotta di ritorno il mattino successivo allo sbarco.

Nello stesso tempo un altro gruppo navale britannico, costituito dall'incrociatore leggero *Dido* (cap. vasc. Henry William Urquhart McCall), della 15ª Divisione, e dai cinque cacciatorpediniere di squadra della 14ª Flottiglia *Jervis* (cap. vasc. Albert Lawrence Poland), *Javelin*, *Pakenham*, *Paladin* e *Kelvin*, effettuava una diversione all'operazione Agreement bombardando nella notte la località di El Daba, a ovest di El Alamein.



**L'incrociatore leggero *Coventry* (4290 tds), risalente alla prima guerra mondiale, essendo entrato in servizio il 21 febbraio del 1918, ripreso dopo l'ammodernamento e la trasformazione in nave contraerea, avvenuta nella seconda metà degli anni '30.**

Era previsto che la RAF del Medio Oriente (maresciallo dell'aria Arthur Tedder) desse protezione con scorta aerea ai gruppi navali sia all'andata sia al ritorno.

Mentre le motosiluranti e le motolance nell'avvicinarsi all'obiettivo seguirono una rotta isolata, il *Sikh* e lo *Zulu*, dopo essere stati accompagnati fino al tramonto dall'incrociatore *Coventry* e dagli otto cacciatorpediniere di scorta, che poi rimasero a incrociare a nord di Marsa Matruh assumendo una protezione indiretta all'operazione, con il favore della notte puntarono decisamente verso Tobruch.

Il movimento britannico non passò inosservato, poiché tra le 08:30 e le 08:35 del 13 settembre aerei da ricognizione tedeschi Ju 88 del X Fliegerkorps, cui competeva su direttiva dell'O.B.S. del 21 aprile 1942 la ricognizione d'altura nel Mediterraneo Orientale, segnarono due gruppi di navi, il primo di sei unità da guerra a circa 15 miglia a nord di Rosetta, alla foce del Nilo (la Forza D),



**Il cacciatorpediniere di scorta *Croome*, una delle otto unità della classe "Hunt" facente parte della Forza D.**

e il secondo di due piroscafi con quattro unità di scorta a 12 miglia a nord di Alessandria.

Siccome però le rotte dei due gruppi navali furono segnalate erroneamente per levante, durante il giorno, anche a causa delle scarse condizioni di visibilità che ostacolarono la ricognizione, l'avvistamento non provocò alcun provvedimento fino alle 18:20, quando l'O.B.S., il Comando del feldmaresciallo Kesselring comandante in capo del fronte tedesco del Sud con sede tattica a Taormina, rettificò la direzione delle unità britanniche, che includevano motosiluranti, facendo presente che la loro rotta doveva intendersi per ponente e non per levante.

Tuttavia, poiché questa verifica, compiuta dopo oltre dieci ore dai due avvistamenti, non era accompagnata da nessuna osservazione, i vari comandi dell'Asse, ritenendo che la precisazione dell'O.B.S. potesse avere "*un valore puramente cartolario*", non ebbero la sensazione che le unità navali nemiche stessero puntando sulla zona costiera dell'Egitto e della Cirenaica.

Conseguentemente, venne completamente a mancare qualsiasi preavviso



di allarme ai locali presidi italo-tedeschi di probabili azioni nemiche, “e perciò le prime operazioni contro Tobruk poterono svolgersi completamente di sorpresa”.<sup>(17)</sup>

Di ciò ebbe a lamentarsi a Roma l'ammiraglio di squadra Luigi Sansonetti, sottocapo di stato maggiore della Regia Marina, che fu informato dello sbarco a Tobruch soltanto alle 02:00 del 14 settembre, poi seguito, alle 03:35, dalla notizia che contro quella base era stato “sferrato un violento attacco aereo”, ma che però “non si avevano ancora notizie precise sull'esito dello sbarco”.<sup>(18)</sup> Soltanto a questo punto, constatando che il bombardamento aveva intensità e durata superiore a quella delle precedenti incursioni, sorse il dubbio che l'attacco aereo intendesse coprire qualche azione di forzamento del porto o qualche azione contro obiettivi della costa.

Soltanto alle 09:00 giungeva a Supermarina, l'organo operativo dell'alto Comando della Marina italiana, la notizia, trasmessa dall'O.B.S., che “lo sbarco era fallito”, e che le navi nemiche dirigevano per ponente lasciandosi dietro due navi in fiamme.<sup>(19)</sup>

Telefonando alle 10:45 all'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante della squadra navale a Taranto, Sansonetti ebbe a sostenere che il disservizio della ricognizione aerea non avrebbe permesso ai tre incrociatori dell'8ª divisione navale (*Giuseppe Garibaldi*, *Duca degli Abruzzi* e *Duca d'Aosta*) (dislocata, con cinque cacciatorpediniere a Navarino nella Grecia occidentale) di potersi trovare alle ore 06:00 di quel giorno “in posizione favorevolissima” per attaccare il nemico, dopo una percorrenza di navigazione di 320 miglia.

Nella lettera n. 25458, inviata al Comando Supremo il 19 settembre, dall'oggetto “Sbarco inglese a Tobruch del 14 settembre”, l'ammiraglio Arturo Riccardi, sottosegretario di stato e capo di stato maggiore della Regia Marina, fece le seguenti precisazioni:<sup>(20)</sup>

---

(17) AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 91, “Supermarina, Operazione nemica ...”, cit.”

(18) *Ibidem*; AUSMM, *Promemoria Ammiraglio Sansonetti, 1942*.

(19) Nel piano dell'Agreement, caduto nelle mani degli italiani e successivamente portato a conoscenza di Supermarina e in copia del comando Marina germanica in Italia, che a nome del comando in capo della Kriegsmarine ringraziò il 20 ottobre l'ammiraglio Riccardi, chiedendo di poter disporre anche di una fotocopia del documento, si affermava: “Alle ore 20,30 doveva iniziare un intenso bombardamento della zona settentrionale della rada di Tobruk (banchine e impianti), continuandolo ininterrottamente sino alle 02,40, proseguendo in azioni di solo mitragliamento. Alle 03,15 doveva cessare ogni attacco”. Cfr., AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 91, “Supermarina, Operazione nemica contro Tobruk ...”, cit.

(20) AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 91.

*Il gruppo nemico che compì l'operazione di sbarco a Tobruk nella notte sul 14 corrente, fu avvistato verso le 0830 del giorno 13 in zona Alessandria, e sul momento segnalato in rotta per levante.*

*Soltanto verso le ore 1800 O.B.S. precisò che doveva intendersi in rotta per ponente. Il contatto con il gruppo, dopo l'avvistamento iniziale non fu mantenuto, né pervenne alcun'altra indicazione in merito, mentre durante la giornata il nemico dové navigare almeno fino al meridiano di Marsa Matruch.*

*Pertanto Supermarina ritenne che il gruppo non si fosse spinto ulteriormente a ponente e che l'avvistamento mattinale si riferisse ad un'operazione di carattere locale.*

*Qualora si fosse avuta, durante la giornata, la conferma del movimento nemico verso ponente, sarebbe stato dato ordine all'VIII Divisione, pronta a Navarrino, di prendere il mare. Il mattino del 14 la nostra Divisione si sarebbe trovata in ottima posizione per agire contro i residui gruppi nemici. La mancata segnalazione aerea ha avuto quindi per conseguenza la perdita di un'occasione molto favorevole.*



**Si trovavano a Tobruk i fanti da sbarco del Battaglione *San Marco*. Nell'immagine, gli uomini della 1ª compagnia guastatori in tenuta da combattimento.**

## L'inizio dell'attacco a Tobruch

Vediamo ora come si svolse l'attacco britannico. Dopo il tramonto del 13 settembre, provenienti con i sette camion dall'oasi di Cufra, gli uomini della Forza B del tenente colonnello Haselden, sfruttando le divise tedesche, fermarono a sud di El Aden un autocarro italiano trasportante una pattuglia di sette uomini dell'Aeronautica, un ufficiale, un sottufficiale, quattro avieri e un operaio. Quindi, dopo averli interrogati, li fucilarono.<sup>(21)</sup> Due avieri, uno dei quali ferito e l'altro incolume, abbandonati sul terreno perché creduti morti, rientrarono a piedi ad Al Aden.<sup>(22)</sup>

Proseguendo la marcia, un ufficiale uccise un'ignara sentinella tedesca, con il solito subdolo sistema, e raccogliendo come trofeo il suo fucile. In concomitanza con l'inizio del bombardamento aereo, alle 21:30 gli uomini di Haselden mossero per entrare indisturbati nel perimetro della Piazza di Tobruch, essendo la loro presenza sfuggita alla vigilanza terrestre – ingannando gli uomini di automezzi tedeschi incontrati lungo la strada – e alla ricognizione aerea che, pur avendo sorvolato la colonna delle camionette, non li riconobbe.

In tal modo, gli uomini della Forza B, una volta che ebbero superato agevolmente il perimetro difensivo scarsamente vigilato, poterono separarsi per poi distruggere capannoni e capisaldi con lancio di bombe a mano, e raggiunta, Marsa Sciausc, lanciare in alto verso il mare i prescritti razzi Very rossi e verdi di segnalazione. Dopo di che il colonnello Haselden segnalò al Cairo la parola convenzionale “Nigger”, che fu ritrasmessa subito alla Forza C.

---

(21) G. Santoro, *L'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. secondo, Milano-Roma, Edizioni Esse, 1957, p. 327.

(22) Il generale Giuseppe Mancinelli, all'epoca ufficiale di collegamento italiano presso il comando del maresciallo Rommel, ha giustamente deprecato il comportamento spietato dei soldati britannici, considerati veri banditi, contro i prigionieri, citando come avvenne l'eliminazione della pattuglia italiana, per averlo appreso da un aviere scampato al massacro: “*Un autocarro con una decina di nostri soldati si trovava per l'esecuzione di un qualche servizio a 15-20 km nell'interno a sud di Tobruch, incontrò una colonna di tedeschi (tale li ritennero i nostri, dall'aspetto) che scesero e si fermarono con la scusa di chiedere informazioni, indi li circondarono, li disarmarono e, dopo averli fatti allineare, li falciarono sul posto con una scarica di mitra. Il mio interlocutore si salvò perché cadde svenuto, probabilmente per lo spavento, prima di essere raggiunto dalla scarica totale e rinvenne illeso sotto i corpi dei compagni uccisi*”. Cfr., Annotazione del generale Giuseppe Mancinelli, all'articolo di R.P. Livingstone, “Le grandi incursioni nel deserto”, cit., p. 311. Gli uomini della Regia Aeronautica massacrati erano: il sottotenente Amleto Fortuna, il sergente Antonio Petruccini, gli avieri Antonio Pollastrini ed Enzo Bisi, e l'operaio Alberto Pompili. Sopravvissero gli avieri Germano Serafini e Salvatore Esposito. Cfr., P. Caccia Dominioni, *El Alamein 1939-1962*, Milano, Longanesi & C., 1963, p. 244.

Sei motosiluranti si tenevano pronte, e con una lampada a luci rosse fu provveduto dal ten. vasc. T.B. Langton, ufficiale del British Speciale Service, ad avvertire il comandante della *MTB 309*, che la strada per entrare a Tobruch era libera.<sup>(23)</sup>



**Operazione Agreement, la colonna di mezzi della Forza B a El Kharga. Notare l'aspetto degli uomini, nell'infernale calura estiva del deserto libico.**

Tuttavia, in seguito all'attacco aereo in corso, messo in relazione con la ripetuta segnalazione della presenza di un sommergibile nemico nella zona costiera immediatamente prossimo all'entrata della rada, il comandante di Marina Tobruch, cap. vasc. d'Aloja, ritenendo vi fossero le condizioni per azioni di comando o di sbarchi concomitanti con l'attacco aereo nella zona costiera o contro il porto, aveva subito dato ordine ai posti di vedetta e alle motozattere di intensificare la vigilanza costiera.<sup>(24)</sup>

---

(23) R.P. Livingstone, *op. cit.*, p. 310 sg.

(24) AUSMM, *Marilibia*, b. 15, "Comando Marina Tobruk, Attacco nemico alla Piazza di Tobruk".



**Durante una sosta a Hatiet Etlà i mezzi della Forza B vengono mimetizzati con reti e al riparo di alberi per nasconderli all'esplorazione aerea del nemico.**

Alle ore 01:05 del 14 settembre era intercettata una comunicazione di un cacciatorpediniere isolato che affermava di trovarsi sul punto stabilito per l'inizio dell'operazione, e contemporaneamente si verificò a Marsa Sciausc, a est dell'imboccatura della rada, lo sbarco dei soldati britannici trasportati dalle motosiluranti.

Nel frattempo gli attacchi dell'aviazione britannica stavano aumentando di intensità. I bombardamenti erano iniziati, alla luce di bengala illuminanti, alle 21:00 del 13, con un ritardo di mezzora sull'ordine di operazione, e terminarono alle 03:15 con le azioni di mitragliamento. In totale, il Comando della RAF impiegò ben 91 velivoli fra bimotori Wellington, e quadrimotori Halifax, Liberator (B. 24) e B. 24, questi ultimi statunitensi, che sganciarono 70 t di bombe.<sup>(25)</sup>

Nello stesso tempo i soldati della Forza B, dopo aver raggiunto le spiagge meridionali della penisola di Tobruch, riuscirono a impadronirsi di sorpresa di una batteria antisbarco di cannoni da 105/28 mm dell'Esercito

---

(25) S.O. Playfair, *op. cit.*, p. 22.

italiano, postata sul ciglio occidentale di Marsa Sciausc, proprio davanti al relitto dell'incrociatore corazzato *San Giorgio*.

*"Il personale di tale batteria restava in gran parte sopraffatto, ma un ufficiale, sfuggito all'avversario con due uomini, raggiungeva celermente una batteria viciniora e riusciva a dare comunicazione telefonica dell'accaduto al Colonnello Comandante Interinale del settore (ore 23.40)",* colonnello d'artiglieria Battaglia, che sostituiva il generale Ottorino Giannantoni, comandante delle truppe in Tobruch, che alcuni giorni prima era stato portato all'ospedale di Bardia.<sup>(26)</sup>

Nella sua sede, l'amm. div. Giuseppe Lombardi, comandante di Marina Libia con sede a Tobruch, assunse la direzione delle operazioni, coadiuvato dal suo capo di stato maggiore e comandante del porto, cap. vasc. Temistocle D'Aloja. Presente il colonnello Battaglia, essi esaminarono la situazione creatasi e presero accordi per le azioni di contrasto, disponendo

- a) *L'invio immediato, a mezzo di autocarri, del nucleo Comando del Battaglione S. Marco, a Marsa UMM es Sciaùsc, per fronteggiare l'infiltrazione nemica e riconquistare la batteria da 105 mm.;*
- b) *la costituzione presso il Comando Marina di una compagnia mista di difesa mobile, composta da 40 marinai, 40 CC. RR. del 18° Btg. e un plotone di 30 marinai germanici presentatisi per prendere ordini;*
- c) *la dislocazione di rinforzi sulle banchine del porto e nei punti più importanti della base navale, utilizzando nuclei di marinai e di militari della P.A.O.;*
- d) *L'immediato richiamo dalla località di decentramento di una compagnia di marinai di 120 uomini, da tenersi su autocarri a disposizione del Comando.*<sup>(27)</sup>

Non fu possibile dare disposizioni ai tre moto dragamine germanici che si trovavano in porto per interruzione dei collegamenti, e neppure mettersi in contatto con il comandante della base tedesca, generale Otto Deindl, per coordinare le azioni, essendo fuori Tobruch e risultando interrotte le linee di comunicazione.

Il generale Deindl comunicò il mattino del 14 *"di aver assunto nella notte il Comando di tutte le forze tedesche della Piazza"*, che era di sua competenza. Ma a quel momento, come vedremo, tutto era ormai finito.

---

(26) Archivio SME-US (ASME-US), "Comando Supremo, Sintesi delle operazioni svoltesi in Cirenaica (Tobruk) nella notte dal 13 al 14 settembre 1942".

(27) AUSMM, *Marilibia*, b. 15, "Relazione sull'attacco nemico alla Piazza di Tobruk nella notte sul 14 settembre 1942".



**Wellington del 37° Squadron in volo sul deserto. Questo reparto, inserito nel 231° Gruppo della R.A.F. partecipò al bombardamento notturno di Tobruch.**

Mentre veniva dato l'allarme, gli uomini del ten. col. Haselden, dopo aver conquistato la batteria dell'Esercito, erano stati fermati dal personale della vicina batteria S.P. 5 (ex "Grasso") della Regia Marina, a est di Marsa Beiad. Gli assaltatori, entrati nel recinto della postazione, uccidevano due militari di guardia, per poi impadronirsi del deposito munizioni. Ma gli uomini della batteria, trincerati dietro le piazzole dei tre cannoni da 152 mm, sparando con le armi individuali e lanciando bombe a mano, resistettero opponendo per varie ore una tenace resistenza al nemico, che poi alle prime luci del giorno dovette arrendersi quando, su autocarri partiti alle 02:20 da Tobruch, sopraggiunse nella zona di Marsa Sciausc il reparto comando del Battaglione *San Marco* guidato dal ten. vasc. Giacomo Colotto.<sup>(28)</sup>

Questo reparto della Marina, "con abile e decisa azione durata fino al mattino, contrastò l'infiltrazione del nemico, riuscendo all'alba a circondarlo e ad averne ragione. Le perdite del nemico in questo episodio furono otto morti, dieci feriti gravi, 32 prigionieri".<sup>(29)</sup>

---

(28) A. Cocchia, *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale. Dal 1° ottobre 1941 al 30 settembre 1942*, vol. VII, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1962, p. 350.

(29) AUSMM, *Marilibia*, b. 15, "Relazione sull'attacco nemico alla Piazza di Tobruk nella notte sul 14 settembre 1942".



Nell'ultima fase delle operazioni a Marsa Sciausc il reparto del *San Marco* fu rinforzato con la compagnia di 120 marinai organizzata per la difesa del Comando di Tobruch.

Fra i caduti britannici, colpito alla testa sulla spiaggia intorno alle 03:30, vi fu anche il ten. col. Haselden, al quale, trovato con il mitra ancora stretto alle mani, fu reso, dagli italiani, l'onore delle armi.

Sempre all'alba, una volta che il commando britannico era stato sopraffatto, la batteria S.P. 5 poté prendere parte all'azione di fuoco contro le



**Soldati italiani difendono un tratto di costa, armati di fucile mitragliatore, del fucile 91 e di bombe a mano.**

navi nemiche, sparando fino a grande distanza le sue grosse granate da 152 mm.

Secondo quanto riportato nel Diario del Comando Supremo:

*Le artiglierie terrestri, aperto il fuoco al momento dell'allarme aereo, non appena iniziati gli sbarchi agirono dapprima (ore 23.40) in corrispondenza della zona di sbarco di Marsa Umm Es Sciausc lasciando il compito della difesa contraerea alle batterie da 88 germaniche. Nella seconda parte della notte le artiglierie stesse agirono in due masse: una nella zona a nordovest di Tobruch (Marsa El Auda-Forte*





**Sopra:** Cannone italiano da 105 mm del Regio Esercito in postazione a Tobrukh, per la difesa del perimetro della fortezza.

*Perrone-Marsa Abd El Crim) l'altra nella zona a sud-est (Marsa Umm Esc Sciausc).<sup>(30)</sup>*

L'intero attacco frontale britannico, realizzato con forze assolutamente insufficienti, era destinato a fallire ovunque grazie alla reazione delle forze dell'Asse, coordinate dall'ammiraglio Lombardi.

Un primo tentativo di sei motosiluranti britanniche di sbarcare le truppe, dopo che la Forza B aveva segnalato che la strada era libera, fallì alle 01:00 per la pronta reazione della motozattera italiana *MZ 733*, dislocata con la *ML 759* (ten. vasc. Fulvi) in rinforzo vicino alle ostruzioni all'ingresso della rada,

---

(30) SME-US, *Diario Storico ...*, cit., p. 63.



**Uomini del Battaglione *San Marco* a Tobruch.**

mentre una terza motozattera, la *MZ 756*, era da poche ore decentrata a Marsa el Baiad.

Soltanto le due motosiluranti *MTB 314* (ten. vasc. H.W. Sheldrick) e *MTB 261* (ten. vasc. M. Yeatman), agendo indipendentemente, riuscirono a scaricare una sezione di fucilieri del Reggimento Royal Northumberland. La *MTB 314*, con a bordo il ten. vasc. C.P. Everson, s'incagliò sulla costa rocciosa e non fu possibile liberarla.<sup>(31)</sup>

Secondo il rapporto dell'ammiraglio Lombardi, di motozattere, armate con un cannone da 76 m e una mitragliera da 20 mm, a Tobruch ce n'erano 22 italiane, a cui se ne dovevano aggiungere altre 7 da parte tedesca; ma soltanto verso l'alba esse furono dislocate in posizione opportuna per concorrere alla

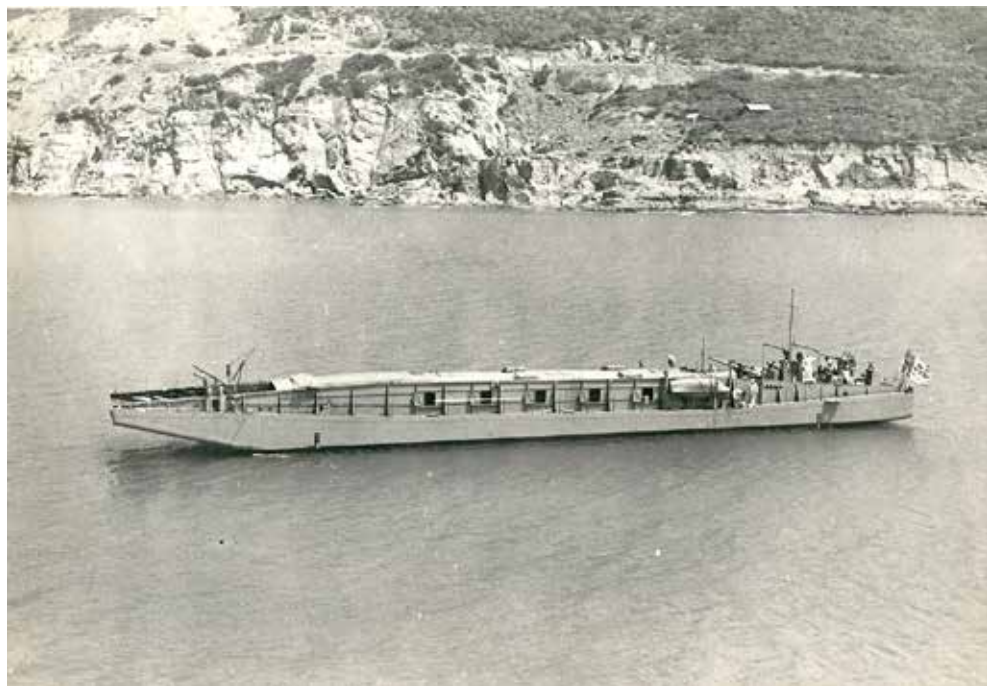
---

(31) L.C. Reynolds, H.F. Cooper, *Mediterranean MTBs at War – Short MTB Flotilla Operations 1939-1945*, Phoenix Mill, Sutton Publishing, in association with The Imperial War Museum, 1999, p. 44 sg.

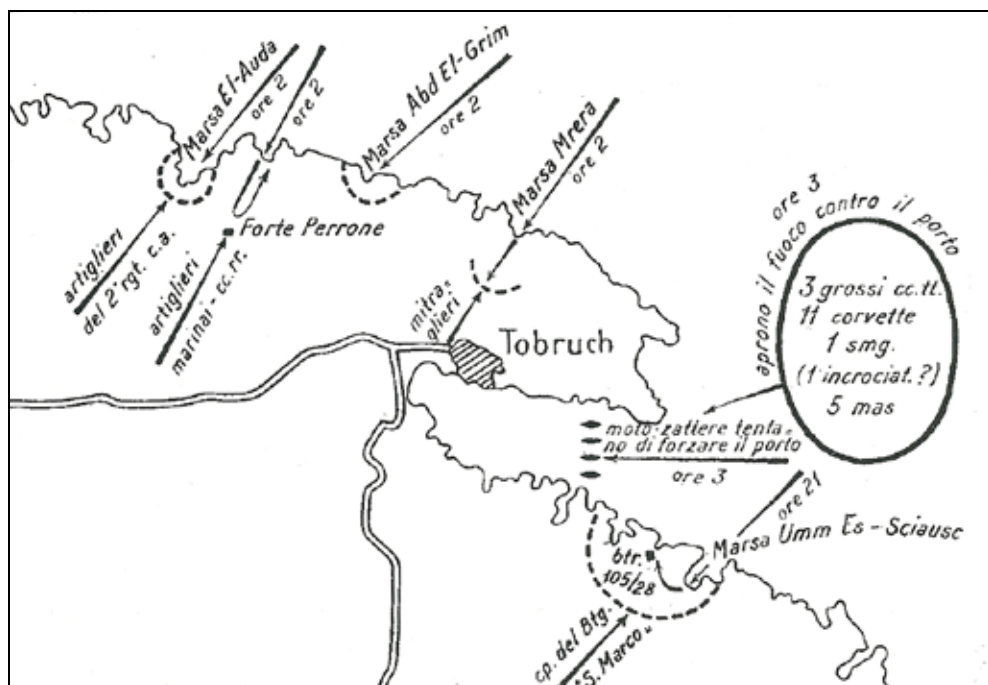
difesa della base e del porto, ragion per cui nel momento più caldo dell'azione nemica poterono impegnarsi soltanto le tre citate motozattere *MZ 733, 756, 759*.

Anche un secondo tentativo delle motosiluranti della Forza C di forzare il blocco per sbarcare le truppe a Marsa Sciausc, fallì intorno alle 03:30. Giunte a lento moto sotto costa per eludere l'esplorazione, esse non riuscirono a passare per l'energica reazione esercitata dalla motozattera *MZ 756* (sottoten. vasc. Longo), che avvistato il nemico reagì con le sue armi. Subito dopo aprirono il fuoco i cannoni delle torpediniere italiane *Castore, Montanari e Cascino*, e delle batterie costiere.

Una delle motosiluranti britanniche fu vista allontanarsi con incendio a bordo e lunga scia di fumo. Tre delle sei motosiluranti si disfecero dei siluri lanciandoli su bersagli intravisti nella baia, ma senza successo.



**Una motozattera della Regia Marina procede lungo le rocciose e scoscese coste libiche.**



“L’attacco britannico a Tobruch nella notte del 13-14 settembre 1942”. Carta dello Stato Maggiore del Regio Esercito, dal Diario del Comando Supremo.

Alle 05:45 altre tre motosiluranti si avvicinarono a Marsa Sciausc, ma anch’esse furono accolte da un micidiale fuoco di sbarramento, e dovettero ritirarsi, con l’ordine di dirigere per rientrare ad Alessandria.<sup>(32)</sup>

### L’affondamento del cacciatorpediniere *Sikh*

Nel frattempo che lo sbarco delle truppe della Forza C non riusciva, si verificava per i britannici una grossa perdita per la Forza A. Poco prima delle ore 01:00 del 14 settembre i cacciatorpediniere *Sikh* e *Zulu* avevano raggiunto le posizioni loro assegnate al largo di Marsa el Mreisa, dando inizio allo sbarco del primo contingente dei 350 soldati che trasportavano.

(32) Dudley B.E. Pope, *Flag 4-The Battle of Coastal Forces in the Mediterranean 1939-1945*, London, Chatham Publishing, 1954, p. 60.

Ma i canotti Carley, messi in mare, che era alquanto mosso, dopo aver portato a terra un primo nucleo di 70 marine, non tornarono indietro. E ciò avvenne per un errore da parte del sommergibile della 1<sup>a</sup> Flottiglia *Taku* (cap. corv. Jack Gethin Hopkins) che, partito da Porto Said, sbagliando il riconoscimento della costa, fece sbarcare i segnalatori a Marsa Adua; ossia in un punto situato a 5 km più a ponente di Marsa el Mreisa, dove i segnali con luci rosse provenienti da terra (ore 02:45) indirizzarono i natanti con le truppe.<sup>(33)</sup>

Il maggiore R.P. Livingstone ha descritto il drammatico episodio dello sbarco come segue:

*Il mare era tutt'altro che calmo, i cacciatorpediniere rollavano e le chiatte che dovevano essere rimorchiate da due motolance, riuscivano appena a stare a galla, ma in qualche modo gli uomini della prima squadra riuscirono a discendervi, e alle 3.48 le due file di goffe imbarcazioni diressero incerte nell'oscurità verso l'unica fioca luce che si poteva scorgere a terra.*

*Mezz'ora più tardi, giunse da parte del colonnello Unwin una segnalazione radio. Il suo motore si era guastato e lui e le imbarcazioni da lui rimorchiate stavano andando alla deriva, senza poter né arrivare a riva né tornare alle navi. Cosicché dei fucilieri di marina, metà si trovavano ancora a bordo dei cacciatorpediniere, un quarto andava alla deriva e il quarto restante era, forse a terra, ma senza apparecchi per comunicare, perché quella del colonnello Unwin era l'unica radio.*

*Alle ore cinque a riva si cominciò a combattere; i cacciatorpediniere si avvicinarono di più, e il SIKH trovò alcune delle chiatte alla deriva. Mentre ne stava raccogliendo gli uomini, dei riflettori si accesero nel cielo, ondeggiarono e poi si appuntarono in pieno sul cacciatorpediniere.*

*Da breve distanza le batterie costiere aprirono il fuoco, a puntamento diretto, e ad esse si unirono i cannoni contraerei da 88 mm.<sup>(34)</sup>*

Ne risultò che sebbene il *Sikh* e lo *Zulu* avessero messo a terra a Marsa el Mreisa una compagnia di due plotoni di marine al comando del maggiore Jack

---

(33) La presenza del *TAKU* al largo di Tobruch era stata segnalata al locale Comando Marina al tramonto del 13 settembre, e in seguito a ciò un convoglio composto dal piroscafo *Sibilla* scortato dalla torpediniera *Montanari*, salpato dal porto poco tempo prima, aveva avuto l'ordine di rientrare immediatamente. La ricerca del sommergibile da parte di tutti i mezzi navali disponibili a Tobruch rimase infruttuosa. Cfr. AUSMM, *Marilibia*, b. 15, "Relazione sull'attacco nemico alla Piazza di Tobruk nella notte sul 14 settembre 1942".

(34) R.P. Livingstone, *op. cit.*, p. 311.



**Il sommergibile britannico *Taku*, che trasportò i segnalatori per lo sbarco dei marine dai cacciatorpediniere della Forza A, sulla parte settentrionale della penisola di Tobruch.**

Hedley, in seguito al disservizio dei segnalatori del *Taku* lo sbarco, già contrastato sulla spiaggia dagli artiglieri italiani del 2° reggimento contraerei schierati nella zona, che aprirono il fuoco sui natanti da sbarco nemici, illuminati alla distanza di 700 m con i riflettori con mitragliatrici, e mortai, finì per concludersi con la cattura di tutti i soldati britannici; e ciò avvenne anche per il sopraggiungere della compagnia mista di difesa mobile, comprendente 40 marinai, 40 carabinieri, e un plotone di 30 marinai tedeschi.

A questi centodieci uomini, frettolosamente racimolati a Tobruch e inviati a fronteggiare la minaccia che si profilava a settentrione della base, si aggiunsero, durante la marcia di trasferimento, altri 50 carabinieri con il comandante del 18° battaglione.<sup>(35)</sup>

---

(35) Si trovavano a Tobruch, per la difesa della piazzaforte, il 3° Battaglione San Marco della Marina, circa 100 carabinieri del 18° Battaglione, elementi del 5° Battaglione Libico, una compagnia di formazione della Marina, e serventi delle numerose postazioni costiere, dodici delle quali contraeree, queste ultime rappresentate, come detto, da sei batterie di cannoni tedeschi da 88 mm, e da sei batterie di cannoni italiani del 1° Gruppo della MILMART. Durante il giorno prestavano servizio anche due battaglioni con circa 700 soldati tedeschi, che però prima di notte si trasferivano in una base distante diversi

Il maggiore Hadley con altri 21 marine, gli unici superstiti dei suoi due plotoni che si erano mantenuti nascosti in un wadi, si arrese al mattino durante il rastrellamento delle truppe italiane.

In una relazione del Comando Supremo è scritto:

*Le nostre forze a terra – riuscite ovunque a contenere il nemico – passavano decisamente al contrattacco. In seguito si univano, a loro rinforzo, gruppi di formazione tedeschi nel frattempo sopraggiunti.*

*Le azioni, in corrispondenza dei vari punti di sbarco, si concludevano col ributtare ovunque l'avversario, catturandogli 25 prigionieri nella zona di Marsa Auda, 40 nella zona di Forte Perrone e 30 nella zona di Marsa Umm esc Sciausc.*

*Un'altra cinquantina di prigionieri veniva poi catturata durante le operazioni di rastrellamento.<sup>(36)</sup>*

In totale, a terra furono contati 58 morti britannici, senza considerare quelli caduti in mare o affogati quando i loro goffi e poco manovrabili barconi da sbarco furono sbattuti contro le rocce, e catturati 650 prigionieri, fra cui oltre 30 ufficiali, per la maggior parte recuperati in mare. Degli uomini impegnati a terra contro Tobruch, solo 10 riuscirono a intraprendere la lunga marcia per raggiungere El Alamein, ma soltanto 6 di essi rientrarono alle linee britanniche.

Complessivamente, secondo i dati riportati nel Diario del Comando Supremo sulla scorta di un rapporto giunto dal Comando del feldmaresciallo Rommel, le perdite delle forze dell'Asse riportate a Tobruch nella giornata del 14 settembre furono rappresentate da "54 morti e 29 feriti tra il personale della Regia Marina e battaglione "S. Marco", 16 morti (1 tedesco) e circa 50 feriti (7 tedeschi) tra i reparti terrestri".<sup>(37)</sup> Secondo altre fonti i caduti italo-tedeschi sarebbero stati 62 e i feriti 119.

Mentre era in corso l'attacco britannico, da parte italiana furono fatti affluire a Tobruch, con mezzi ruotati partiti da Derna, Bir el Gazala, Bi Amu e Bardia, numerosi rinforzi, comprendenti quattro battaglioni di truppa, due batterie di artiglieria, un gruppo autoblindo, un comando di reggimento, che però non fu necessario far entrare in azione.

---

chilometri. Restavano alle loro postazioni i serventi delle batterie contraeree e costiere, e gli uomini impegnati in posti di blocco lungo la strada di accesso a Tobruch.

(36) ASME-US, "Comando Supremo, Sintesi delle operazioni svoltesi in Cirenaica (Tobruk) nella notte dal 13 al 14 settembre 1942".

(37) SME-US, *Diario Storico ...*, cit., tomo I, *Diario*, Roma, 1999, p. 140.





**Marine della Forza A, recuperati da un cacciatorpediniere, dormono stremati sul ponte.**

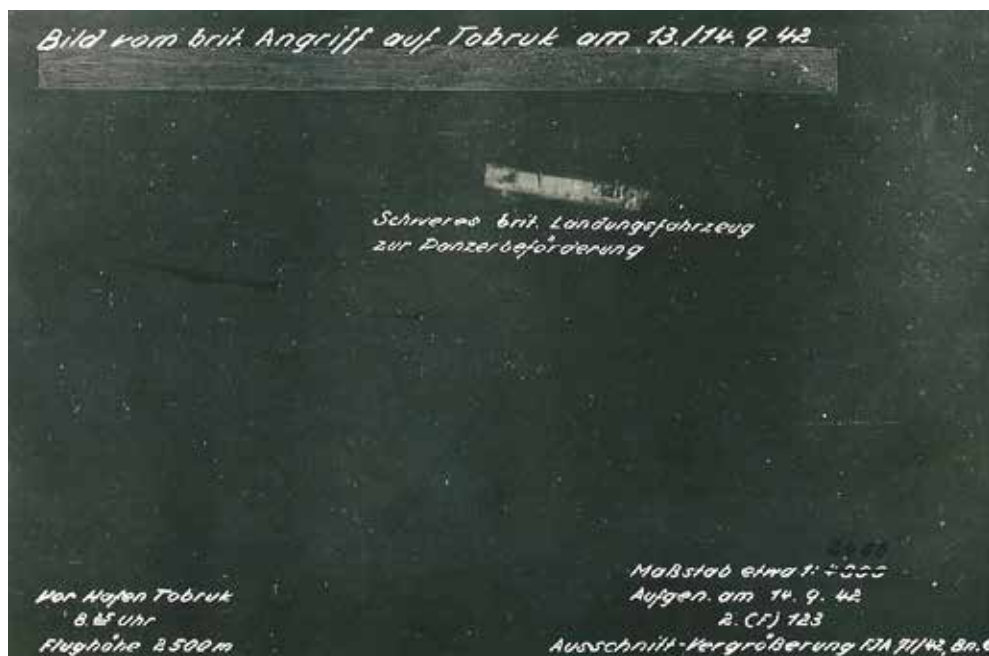
Da parte tedesca, il feldmaresciallo Rommel, temendo che i britannici potessero impossessarsi della piazza di Tobruch, mise subito in marcia alcuni reparti motorizzati, tranne poi a richiamarli quando si rese conto che le forze che si trovavano sul posto erano riuscite da sole "a ristabilire la situazione".<sup>(38)</sup>

Secondo i rapporti italiani, durante le tormentate operazioni di sbarco delle truppe, i cacciatorpediniere *Sikh* e *Zulu* avevano aperto il fuoco alle 04:00 dalla distanza di 6000 m, prendendo di mira le batterie costiere e gli obiettivi navali nel porto. Le batterie, illuminando con i riflettori le due navi, risposero prontamente, anche da breve distanza, con puntamento diretto, facendo anche uso di proiettili illuminanti.

---

(38) ASME-US, "Comando Supremo, Sintesi delle operazioni svoltesi in Cirenaica (Tobruk) nella notte dal 13 al 14 settembre 1942"; E. Rommel, *Guerra senza odio*, Milano, Garzanti, 1952, p. 229.





**Sopra:** L'immagine, ripresa da uno Ju 88 D da ricognizione della 2.(F)/123 del X Fliegerkorps mostra un mezzo da sbarco in stato di affondamento. Doveva trattarsi di uno dei barconi a motore impiegati per lo sbarco dei marine dai caccia-torpediniere. **Sotto:** I modesti barconi da sbarco britannici impiegati a rimorchio abbandonati lungo la costa settentrionale della penisola di Tobrukh.





**Il barcone 2 L. Flt, catturato da marinai tedeschi che vi hanno issato la loro bandiera.**

Parteciparono all'azione di fuoco le batterie della Marina "Belotti" con quattro cannoni da 145 mm, S.P. 3 (ex "Tordo") con quattro cannoni da 120 mm, e S.P. 21 (ex "Dandolo"), con un complesso binato da 120 mm, e successivamente, verso la fine dell'azione (circa le 05:00), anche la S.P. 5 (ex "Grasso"), liberatasi dai comandi che l'avevano attaccata, sparando con i suoi tre pezzi da 152 mm.<sup>(39)</sup> Spallegiate validamente dai sei cannoni germanici da 88 mm della 76ª Batteria (ten. Müller-Frank) del 1° Reparto del 46° Reggimento Contraerei germanico (Flak-Abt. I./46), alle dipendenze del maggiore Wilhelm Wegener, le artiglierie della Regia Marina spararono ininterrottamente sui due cacciatorpediniere britannici fino a giorno fatto, con ottimi risultati.

---

(39) Intervenendo anche contro gli aerei, le batterie della Marina spararono 2316 proiettili, dei quali 37 da 152 mm, 668 da 120, 689 da 102, 922 da 76, 169 da 37. Cfr., AUSMM, *Marilibia*, b. 15, "Comando Marina Tobruk, Attacco nemico alla Piazza di Tobruk".



**Batteria di cannoni costieri da 152/50 mm della MILMART, simili a quelli che difendevano la piazzaforte di Tobruch nella batteria S.P. 5 (ex *Grasso*). In alto a destra un grosso proiettore per illuminare di notte navi e aerei nemici avvistati in mare.**

Nel corso del bombardamento realizzato dal *Sikh* e dallo *Zulu* fu colpito nella rada soltanto il piroscafo italiano *Sibilla*, da due colpi da 120 mm sul lato sinistro dell'opera morta, uno dei quali non esplose mentre l'altro causò alla nave soltanto lievi danni.

Ma i danni che subirono i due cacciatorpediniere della Forza A, presi di mira dai cannoni italiani e tedeschi fino alla massima distanza, furono ben maggiori di quelli inferti al nemico.

Secondo un rapporto italiano, alle 05:05 un cacciatorpediniere fu inquadrato da un salva di medio calibro, e fu visto svilupparsi un incendio a prora. L'unità fu coperta da una cortina di fumo stesa da un altro cacciatorpediniere, e si allontanò lentamente verso nord est. Poi, verso le 05.55 una delle due unità nemiche fu colpita a poppa da una salva e restò immobilizzata.<sup>(40)</sup>

---

(40) AUSMM, *Marilibia*, b. 15, "Relazione sull'attacco nemico alla Piazza di Tobruk nella notte sul 14 settembre 1942".



**Un cannone da 88 mm tedesco viene sistemato in posizione di difesa costiera. A Tobruch equipaggiava la 76ª batteria del 46° Reggimento Contraerei (Flak) intervenuta contro le navi britanniche assieme alle batterie italiane.**

Si trattava del *Sikh*, comandato dal cap. vasc. St. John Aldrich Micklethwait, che si era diretto verso la costa per ricercare i natanti da sbarco che non erano rientrati dopo lo sbarco delle prime truppe, e preso sotto il fuoco dei cannoni delle batterie fu colpito da una granata che immobilizzò il timone, e determinò un incendio scoppiato in un deposito di munizioni della torre A, che poi esplose, uccidendo e ustionando parecchi uomini.

Un altro proiettile colpì il cacciatorpediniere costringendolo dapprima a diminuire la velocità a dieci nodi e poi, alle 05:20, ad arrestarsi in fiamme, incapace, anche per i danni al timone, di realizzare un qualsiasi movimento. Lo *Zulu*, comandato dal cap. freg. Richard Taylor White, rimasto anch'esso colpito e danneggiato dalle batterie costiere, alle 05:30, tentò di rimorchiare il *Sikh* verso il largo, ma poi verso l'alba, mentre era ancora inquadrato dai proiettili d'artiglieria, essendosi spezzato il cavo di rimorchio, fu costretto ad allontanarsi.

Il *Sikh*, con le sale macchine e caldaie allagate, fu allora abbandonato per ordine del comandante Micklethwait, che nel frattempo aveva ordinato a tutte le unità navali britanniche di abbandonare la zona di Tobruch, avendo

constatato che ormai la situazione si era fatta insostenibile, dal momento che verso est riflettori avevano individuato alcune motosiluranti che si trovavano anch'esse sotto un violento tiro di artiglieria, l'alba era vicina e l'aviazione dell'Asse non avrebbe tardato a cominciare gli attacchi.

Ha scritto il maggiore Livingstone: “*Era evidente che la partita era perduta, ed era ora di cercar di risparmiare ulteriori perdite e di salvare il salvabile*”.<sup>(41)</sup>

Dopo essere stato attaccato, come vedremo, da alcuni cacciabombardieri italiani Mc. 200 del 13° Gruppo del 2° Stormo Caccia, che lo colpirono sul ponte con una bomba da 50 kg, e contemporaneamente, essendo stato raggiunto da altri proiettili d'artiglieria, il comandante Micklethwait ordinò l'abbandono nave. Alle 06:30 il *Sikh* fu cannoneggiato dal cacciatorpediniere di scorta *Croome* (cap. corv. Rupert Cyril Egan) che, inviato nella zona assieme al gemello *Hursley* dal comandante della Forza D, sull'incrociatore contraereo *Coventry*, gli impartì il colpo di grazia dopo averne recuperato parte dell'equipaggio. Il *Sikh* colò a picco, esplodendo, mentre parte dei superstiti, raggiunta la vicina costa, vennero fatti prigionieri.

Lo *Zulu*, dopo aver abbandonato il *Sikh*, nel ritirarsi verso est inizialmente alla velocità di trenta nodi, si congiunse all'*Hursley* e al *Croome*. Quindi, raggiunse l'incrociatore *Coventry* che, prima di invertire la rotta per Alessandria, per ordine ricevuto alle ore 09:00 si era spostato verso Tobruch per dare anch'esso protezione alle navi che si stavano ritirando verso nord-est in gruppi staccati, allontanandosi dalla costa alla massima velocità consentita ai vari tipi di mezzi.

Per inseguire le unità navali britanniche in ritirata e per rastrellare lo specchio d'acqua antistante il porto di Tobruch, l'ammiraglio Lombardi fece uscire dal porto, le torpediniere *Castore* e *Montanari*, che però non riuscirono a prendere contatto, dal momento che le navi nemiche si stavano allontanando, martellate dall'aviazione italiana e tedesca. Poi, “*In relazione alla constatata presenza in mare di naufraghi e di unità ferme e danneggiate*”, Marina Tobruch faceva uscire tre moto dragamine tedeschi 6<sup>a</sup> Flottiglia e cinque motozattere, quattro tedesche e una italiana.<sup>(42)</sup>

---

(41) R.P. Livingstone, *op. cit.*, p. 311.

(42) ASME-US, “Comando Supremo, Sintesi delle operazioni svoltesi in Cirenaica (Tobruk) nella notte dal 13 al 14 settembre 1942”. La 6<sup>a</sup> Flottiglia, le cui ventidue unità stazionavano in vari porti della Libia e dell'Italia, disponeva il 14 settembre a Tobruch dei quattro motodragamine *R 10*, *R 12*, *R 13* e *R 16*.



**Il cacciatorpediniere britannico *Sikh* all'arrivo a Malta, nel Grand Harbour, nel gennaio 1942, scortando un convoglio.**

Non fu possibile il recupero del *Sikh* da parte del rimorchiatore *Vega*, fatto uscire appositamente dal Comando Marina Tobruch, protetto dalle due torpediniere perché, nell'avvicinarsi, l'immobilizzato cacciatorpediniere in fiamme fu visto esplodere violentemente e affondare alle 07:52.

Con la rada ormai sgombra delle superstiti unità sottili britanniche, a quelle navi dell'Asse non restò che dedicarsi al salvataggio dei naufraghi in mare, "portando a terra, 468 naufraghi, per la maggior parte di marina, con 23 ufficiali fra cui un capitano di vascello [il comandante del *Sikh*] ed un giornalista americano".<sup>(43)</sup> Il cap. vasc. Mickilethwaite fu raccolto dopo due ore che si trovava in acqua.

Inoltre il moto dragamine tedesco *R 10*, comandato dal ten. vasc. Peter Reischeauer, comandante della 6<sup>a</sup> Flottiglia, ebbe la fortuna di individuare la motosilurante *MTB 314* che, come abbiamo detto, nel tentativo di forzare l'entrata del porto di Tobruch si era arenata a Marsa Sciausc.

La piccola unità britannica, comandata dal ten. vasc. H.W. Sheldrick, era stata abbandonata dagli uomini del suo equipaggio, i quali, prima di essere raccolti dalla *MTB 261* del ten. vasc. C.C. Anderson, inutilmente avevano

---

(43) ASME-US, "Comando Supremo, Sintesi delle operazioni svoltesi in Cirenaica (Tobruk) nella notte dal 13 al 14 settembre 1942".



**La motosilurante britannica *MTB 314* catturata a Tobruch il 14 settembre 1942 dal motodragamine tedesco *R 10*.**

tentato di distruggere la loro nave con una carica esplosiva che non si era attivata.

Avvicinatosi alla *MTB 314*, l'*R 10* la catturò praticamente indenne e, dopo averla disincagliata, la guidò in porto con la bandiera tedesca a riva.<sup>(44)</sup>

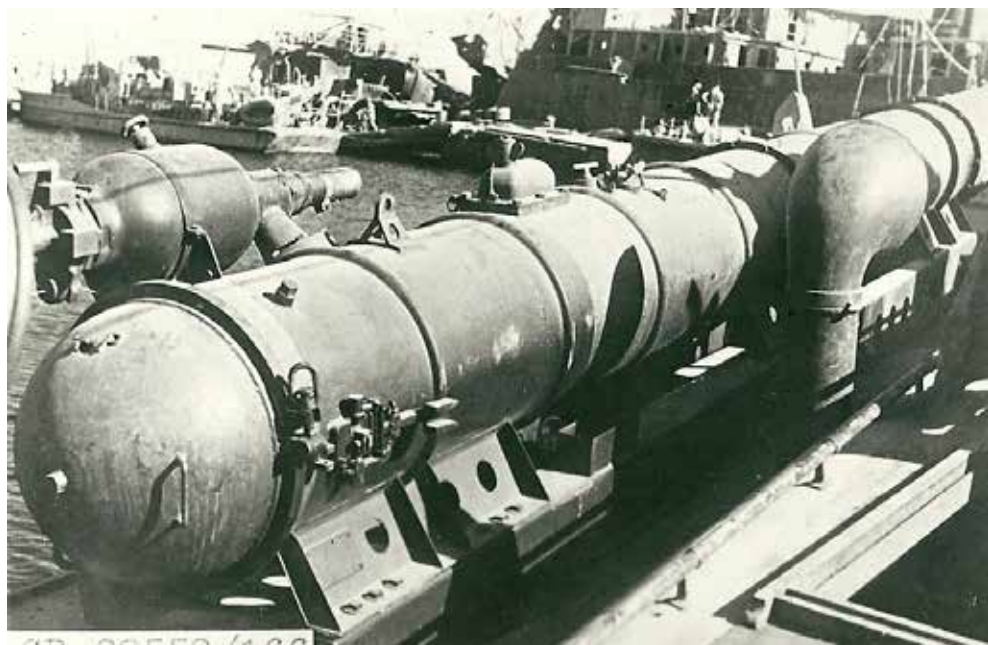
Ad iniziare dall'alba del 14 settembre anche le aviazioni italiana e tedesca intervennero nella battaglia con tutti i mezzi disponibili nella zona, e nelle azioni iniziali si distinsero particolarmente i velivoli Mc. 200 del 13° Gruppo Caccia della 5ª Aerea della Libia, comandato dal maggiore Lorenzo Viale.

Questo ufficiale superiore, agendo di propria iniziativa a causa dell'interruzione dei collegamenti con il Comando del Settore Est della 5ª Squadra Aerea, "dopo una ricognizione offensiva per rendersi conto della situazione e agire di conseguenza", impegnò sulle unità navali nemiche in ritirata ventuno Mc. 200, ordinando ai piloti di attaccare con le bombe e il mitragliamento delle unità maggiori nemiche che aveva individuato a nord-ovest di Tobruch, e con obiettivo secondario il mitragliamento delle motosiluranti che si trovavano a

---

(44) Ribattezzata *RA 10* e immessa in servizio nella Marina germanica quale unità trasporto siluri, la motosilurante fu affondata il 30 aprile 1943 presso Augusta (Sicilia) da quattro aerei da caccia Spitfire del 249° Squadron della RAF, decollati da Malta.





Uno dei due lanciasiluri della motosilurante *MTB 314*.

est-nord-est del porto.<sup>(45)</sup>

I velivoli, decollando dalla base di Bu Amud, a est di Tobruch, fra le 05.55 e le 08.00 attaccarono in picchiata da una quota di 2500 m, scendendo, per sganciare le bombe tra i 1000 e i 500 m d'altezza, per poi a bassa quota, in sezioni di due-tre Mc. 200 alla volta, effettuare il mitragliamento.

Per la prima volta i velivoli del 13° Gruppo, impiegarono bombe da 50 kg, a suo tempo richieste per svolgere esercitazioni.<sup>(46)</sup>

---

(45) Nella sua ricognizione il maggiore Viale aveva fatto i seguenti avvistamenti: "Un gruppo di navi nemiche composto di 9 unità imprecisate incrocianti 60 chilometri circa a nord di Tobruk, un gruppo composto di 1 incrociatore o grosso C.T. più 3 C.T. a 2 chilometri a nord Marsa El Auda diretto nord, un gruppo composto da 2 torpediniere o grosse motovedette più 9 motosiluranti nella zona di mare nord Marsa Es Zeitun diretto nord est". Cfr. Archivio Ufficio Storico Aeronautica (d'ora in poi AUSA), "Relazione attività 13° Gruppo C.T."

(46) Il maggiore Viale, che disponeva a Bu Amud di soli nove Mc. 200 efficienti, ha scritto: "Da pochi giorni avevo avuto l'ordine di addestrare i miei piloti al bombardamento in picchiata. Appena arrivate le bombe avevo deciso di esercitarmi su un relitto di piroscifo inglese proprio davanti a noi ma la sorte decise altrimenti". Cfr., Aer. Macchi C.200 "Saetta", immagini, scheda e storia. Un pilota racconta".





### La plancia della motosilurante *MTB 314*.

Il montaggio delle bombe sulle ali degli Mc. 200, che erano alla loro prima azione in quella nuova specialità di attacco sul mare, risultò alquanto difficile per la scarsità di personale, e perché fu necessario scaricare i serbatoi supplementari.

Nello stesso tempo Viale riuscì anche

*ad assicurare ininterrottamente con crociere la protezione del porto di Tobruk e contemporaneamente oltre alla pattuglia di allarme su Macchi 202 [due velivoli] tenere una sezione di Macchi 200 pronta ad intervenire eventualmente in rinforzo alla pattuglia di allarme stessa.*<sup>(47)</sup>

A ogni rientro degli aerei, i piloti fornirono notizie di navi colpite e affondate, e questo generò tra il personale del gruppo e dell'aeroporto momenti di entusiasmo e gioia incontenibile.

Ma, vediamo quali furono i risultati conseguiti realmente nel corso degli attacchi, a iniziare dal momento in cui gli Mc. 200 del maggiore Viale, delle squadriglie 78<sup>a</sup>, 79<sup>a</sup> e 82<sup>a</sup>, colpirono e affondarono la motosilurante *MTB 312* (ten. vasc. I.A. Quarrie), il cui equipaggio fu raccolto dalla *MTB 266* (sottoten. vasc. John Norman Broad).

---

(47) AUSA, "Relazione attività 13° Gruppo C.T."

Furono poi mitragliate e danneggiate dagli Mc. 200 diverse motosiluranti, e affondate le motolance *ML 352* (ten. vasc. George Raymond Worledge) e *ML 353* (ten. vasc. E.S. Michelson), che esplosero dopo essersi incendiate. L'equipaggio della *ML 352* fu raccolto dalla torpediniera italiana *Castore*, comandata dal ten. vasc. Gaspare Tezel; quello della *ML 353* dalla superstite motolancia *ML 349*.

Fu anche immobilizzata la motosilurante *MTB 308* (ten. vasc. Roy Yates), la cui sorte, come vedremo, era però già segnata, e alle 07:30, come detto, fu colpito con una bomba da 50 kg sul ponte il cacciatorpediniere *Sikh* non ancora affondato.



**Motolancia tipo "Faimiles". Due unità di questo tipo, la *ML 352* e *ML 353*, impiegate nello sbarco a Tobruch, furono affondate dai velivoli italiani Mc. 200 del 13° Gruppo Caccia.**

Secondo le valutazioni trasmesse dal maggiore Viale al Comando della 5<sup>a</sup> Squadra Aerea, e da questo Comando superiore portate alla conoscenza di Superaereo il mattino del 15 settembre, i suoi Mc. 200 si riteneva avessero ottenuto i seguenti risultati:

*1 C.T. colpito pieno da 4 bombe e da 3 bombe prossimità linea di galleggiamento affondava; 4 motosiluranti incendiate et affondate; 2 motosiluranti probabilmente affondate in collaborazione bombardieri in quota tedeschi più tardi intervenuti. 3 motosiluranti efficacemente mitragliate.*



**La torpediniera italiana *Castore* nel 1942 nella sua mimetizzazione. Recuperò i superstiti della *ML 352*.**

Un solo Mc. 200 rientrò alla base colpito da fortissima reazione contraerea. Complessivamente i ventuno caccia sganciarono 27 bombe da 50 kg e spararono 4165 proietti calibro 12,7 mm.

Nelle “Considerazioni” del suo rapporto, in cui sostenne che la contraerea delle navi nemiche era risultata “*violentissima ma disordinata e imprecisa*”, Viale mise in risalto i buoni risultati raggiunti dai suoi piloti, scrivendo:<sup>(48)</sup>

*Il tiro con bombe contro navi in genere è risultato sufficientemente preciso, pur essendo i piloti alla prima prova. La precisione del tiro è stata dovuta essenzialmente al coraggio dei piloti che effettuavano il tiro nella massima totalità a bassissima quota (minimo consentita per lo svitamento del dispositivo di sicurezza). Tiro con mitragliatrice contro motosiluranti molto preciso nonostante brusche accostate, velocità rilevante e primo*

---

(48) AUSA, “Relazione attività 13° Gruppo C.T.” e Bollettino della 5ª Squadra Aerea n. 10139.

*impiego sul mare ... Inoltre è stato constatato che "le motosiluranti e le corvette avevano a bordo benzina in latte disposte sopra coperta. Questo spiega come le unità nemiche fossero tanto vulnerabili alle nostre raffiche e gli immediati e brillanti effetti ottenuti.*



**Un velivolo italiano Mc. 200. Velivoli di questo tipo del 13° Gruppo Caccia, armati con bombe, parteciparono all'attacco contro il cacciatorpediniere britannico *Sikh* e il naviglio leggero britannico impegnato nello sbarco a Tobruch.**

Alle 07.30 cinque cacciabombardieri italiani Mc. 200 dell'8° Gruppo Assalto, decollati da Abu Aggag al comando del capitano pilota Sansone per effettuare una ricognizione armata a nord di Ras Kenays, avvistarono e attaccarono tre motosiluranti, in lat. 32° 30' N, long. 27° 55' N. I piloti sganciarono in picchiata dieci bombe alari da 50 kg e spararono 3730 proietti di mitragliera calibro 12,7, e nel ritirarsi constatarono che le tre navi erano state colpite, e una di esse era in fiamme. Si trattava della *MTB 310*, comandata dal ten. vasc. Stewart Lane, che rimase immobilizzata, per poi ricevere, come vedremo, il colpo di grazia dagli aerei tedeschi.

Sempre da parte italiana, fu fatto anche un tentativo per intervenire con dodici aerosiluranti S. 79 del 131° Gruppo della 5ª Squadra Aerea (maggiore pilota Giovanni Villa), ma la missione non ebbe il risultato sperato. I velivoli

delle squadriglie 279<sup>a</sup> e 284<sup>a</sup>, partiti alle 08:50 rispettivamente dagli aeroporti di El Fateiah e Marsa Matruh, dirigendo secondo l'ordine ricevuto per la rada di Tobruch, dove era segnalato un incrociatore nemico che procedeva a lento moto verso est, non riuscirono a trovare l'obiettivo navale da colpire, ricercato nei due sensi lungo il tratto di costa cirenaica fra Ras Azzaz e Ras el Tin per una profondità di circa 100 km. Andarono infine ad atterrare sull'aeroporto di Derna.<sup>(49)</sup>

Infine fu svolta una ricognizione da parte di due moderni caccia Mc. 202, che durante il volo a est di Tobruch avvistarono alcune motosiluranti.

Complessivamente, da parte italiana, nelle missioni di attacco e di ricerca delle navi nemiche del 14 settembre furono impiegati 40 velivoli: 26 cacciabombardieri Mc 200 (ventuno del 13° Gruppo e cinque dell'8°), 12 aerosiluranti S. 79 del 131° Gruppo, e due caccia Mc. 202 per volo di ricognizione in mare aperto.

Da parte tedesca la prima comunicazione dello sbarco raggiunse l'O.B.S. alle 00:45 del 14 settembre, e in seguito si susseguirono da Tobruch informazioni inizialmente allarmanti poi progressivamente migliori e rassicuranti fino a quando a giorno fatto il maggior generale Otto Deindl, comandante dei reparti germanici della piazzaforte, trasmise: *“Sbarco fallito. Formazione nemica dalle 06.00 rotta est. Due navi nemiche sono in fiamme”*.

Nel frattempo, con il messaggio segreto O.B.S. I A Nr. 9326/42 Gkdos, i comandi aerei tedeschi della 2ª Flotta Aerea (2ª Luftflotte) avevano ricevuto ordine di svolgere fin dall'alba estese ricognizioni su tutta la zona di mare a oriente di Tobruch e di *“tenere pronte le forze aeree per impiegarle, secondo i risultati della ricognizione, contro soldati sbarcati, o contro unità trovantisi a Umn Is Sziausc o contro unità in via di ritorno”*.

Particolarmente consistente ed efficace si dimostrò l'intervento degli aerei germanici del 10° Corpo Aereo (X Fliegerkorps) e del Comando Aereo Africa (Fliegerführer Afrika), rispettivamente dislocati in Grecia e in Nord Africa al comando dei generali Otto Hoffmann von Waldau, con sede di comando ad Athene, e Hans Seidemann, che si trovava a Fuka.<sup>(50)</sup>

---

(49) AUSA, “Comando 131° Gruppo Autonomo Aerosiluranti, Relazione sull'attività svolta dal 131° Gruppo Autonomo Aerosiluranti nel mese di settembre 1942-XX”.

(50) Erano a disposizione del X Fliegerkorps i seguenti reparti: Squadriglia da ricognizione 2.(F)/123, con velivoli Ju 88 D, a Skaramanga; Squadriglia Comando del 1° Stormo Sperimentale da bombardamento, con il 2° e 3° Gruppo (Stab., I. e II./LG.1), con velivoli Ju. 88 A, a Iraklion; 2° Gruppo del 100° Stormo da bombardamento

Complessivamente, nella giornata del 14 settembre, i due comandi tedeschi mandarono in volo ben 318 aerei, dei quali, escludendo i ricognitori e i caccia di scorta, impiegarono per tutta la giornata sulle navi nemiche un totale di ben 167 velivoli di tipo offensivo: 81 erano bombardieri Ju 88 del X Fliegerkorps, e 73 bombardieri a tuffo Ju 87, e 13 cacciabombardieri Bf 109 del Fliegerführer Afrika.

Altri quattordici cacciabombardieri Bf. 109 del Fliegerführer Afrika furono impiegati nell'attaccare obiettivi terrestri sulla linea del fronte di El Alamein, avvalendosi di una forte copertura di caccia di scorta del medesimo tipo, inquadrati nei tre gruppi del 27° Stormo Caccia (I., II. e III./JG.27) ventinove dei quali sostennero un combattimento con circa ottanta caccia nemici, senza conseguire alcun risultato. Da parte britannica sappiamo che il combattimento fu modesto, e si svolse al mattino a ovest di El Qattara fra otto Kittwhaks del 3° Squadron australiano, decollato su allarme, e sedici Bf. 109, uno dei quali fu considerato probabilmente abbattuto in collaborazione dal sottotenente Coward e dal sergente Jones.<sup>(51)</sup>

Parte degli aerei tedeschi, come vedremo, non poterono rintracciare gli obiettivi navali e gli altri, che invece li attaccarono, non riuscirono a conseguire alcun successo contro unità navali dalla sagoma sottile e altamente manovriera. Tuttavia i risultati tangibili non mancarono, dimostrando al nemico quanto fosse pericoloso spingere le sue navi nelle acque sotto forte controllo

---

(II./KG.100), con velivoli He 111, a Kalamaki; Comando del 27° Gruppo Caccia (Jagd. Kdo JG.27), con velivoli Bf. 109, a Kastelli; 3° Gruppo del 26° Stormo Caccia Pesante Distruttori (III./ZG.26), con velivoli Bf. 110 a Kastelli. Erano a disposizione del Fliegerführer Afrika: Squadriglia Ricognizione Strategica 1.(F)/121, con velivoli Ju 88 D; Squadriglia da ricognizione tattica 4.(H)12, con velivoli Bf. 110; Squadriglia da bombardamento del 4° Gruppo del 1° Stormo Sperimentale 12./LG.1 con velivoli Ju 88 A; Squadriglia Comando del 3° Stormo Stuka con i gruppi 1°, 2° e 3° (Stab., I. II. e III./St.G.3), con velivoli Ju.87: Gruppi 1°, 2° e 3° del 27° Stormo Caccia (I., II., e III./JG.27), con velivoli Bf 109; 3° Gruppo del 53° Stormo Caccia (III./JG.53), con velivoli Bf. 109; Squadriglia Cacciabombardieri (Jabo.St.Afrika), con velivoli Bf.109.

(51) In un combattimento dell'indomani, 15 settembre, giorno particolarmente esaltante per i caccia della Luftwaffe, il solo tenente Hans Joachim Marseille, la "Stella dell'Africa", del I./JG.27, si accreditò l'abbattimento di ben 7 velivoli da caccia avversari, raggiungendo con ciò 150 successi. Era a quel momento il pilota più vittorioso della Luftwaffe, ed era decorato con la croce di ferro con fronde di quercia spade e brillanti, e con la Medaglia d'Oro al Valore Militare italiana. Nei giorni seguenti raggiunse le 158 vittorie, ma il 20 settembre il suo Bf. 109 precipitò per un incidente e schiantandosi al suolo determinò la morte di Marseille a soli 22 anni. Fu sepolto a Derna, e poi traslato nel dopoguerra nel cimitero di Tobruch.

dall'aviazione dell'Asse, nel cosiddetto "Bomb Alley", il Viale delle Bombe, il tristemente famoso tratto di mare tra la costa egiziana e l'Isola di Creta, cimitero delle navi britanniche.

Ma andiamo per ordine. A iniziare dalle 06:25 fino alle 18:26 decollarono quattordici ricognitori Ju 88 in parte destinati a esplorazioni armate. Di essi uno attaccò alle 07:45 senza esito il cacciatorpediniere *Zulu* in lat. 32° 18' N, long. 24° 25' E, e altri due Ju 88 del I./LG.1 (tenenti Wolfgang von Bergh e Ernst Leopold Wannemacher) bombardarono altrettante motosiluranti, rispettivamente alle ore 09:15 e 11:32, a nord-est di Tobruch, per poi andare ad atterrare in Cirenaica, a Haggard el Quasaba

Successivamente, in seguito a un avvistamento della Forza D effettuato alle 06:37 in lat. 31° 55' N, long. 31° 55' E, a 50 miglia a nord-est di Marsa Matruh, alle 09:05 decollarono dagli aeroporti africani quindici Ju 87 del 3° Stormo Stuka (St.G.3), che non avvistarono le navi britanniche. Quindi, con partenza da Iraklion (Creta), fu la volta di sedici Ju 88 del 1° Gruppo del 1° Stormo Sperimentale (I./LG.1), decollati alle 10:11 da Iraklion (Creta), con alla testa il comandante del gruppo capitano Joachim Helbig.<sup>(52)</sup>

Dopo che alle 07:30 del 14 settembre i cacciatorpediniere di squadra *Aldenham* e *Belvoir* avevano abbandonato la Forza D per andare a rifornirsi ad Alessandria, alle 10:45 (ora 11:40 secondo i rapporti britannici), trovandosi a Nord di Marsa Matruh, l'incrociatore *Coventry*, la nave più rappresentativa della Forza D, costituì il bersaglio principale della formazione dei sedici Ju 88 del I./L.G.1. Questi, nonostante l'intervento di tre caccia a lungo raggio Beaufighter della R.A.F. che proteggevano la formazione navale, attaccarono in picchiata in lat. 32° 23' N, long. 28° 27' E. Ciascun velivolo tedesco era armato con una bomba da 500 kg e tre bombe da 250 kg. Il *Coventry*, colpito in pieno da quattro bombe, tre delle quali esplosero nei locali delle macchine mentre la quarta apriva un ampio squarcio a prora, e bersagliato anche dal fuoco dei cannoncini da 20 mm e delle mitragliere degli Ju 88, che aumentarono i danni, rimase immobilizzato, e in quella posizione fu fotografato dal velivolo del tenente pilota Horst Berger. Quindi, in preda alle fiamme, l'incrociatore rimase immobilizzato.

---

(52) Helbig, che raggiunse il grado di generale dopo aver comandato il 1° Stormo Sperimentale (L.G. 1), fu uno dei più straordinari assi della specialità da bombardamento della Luftwaffe. Alla fine della guerra gli fu accreditata la distruzione di 182.000 tonn. di naviglio nemico, realizzato in 480 missioni, meritandosi le fronde di quercia spade e brillanti sull'onorificenza della croce di cavaliere (Ritterkreuz), meritata il 9 novembre 1940, quando comandava la 4ª Squadriglia del II./LG.1.



Il *Coventry*, colpito da quattro bombe, arrestato e in fiamme ripreso da uno degli Ju 88 del I./LG.1 che lo avevano attaccato.

*In basso: A sinistra, il Coventry prima di essere stato attaccato dagli Ju 88 del I./LG.1.; a destra, l'incrociatore fermo e in fiamme dopo essere stato colpito dalle bombe.*



Da parte tedesca, una volta atterrati alle 11:27, facendo scalo a Haggard el Quasaba per rifornirsi prima di rientrare a Iraklion, gli equipaggi del I./LG.1 che avevano condotto l'azione riferirono, con notevole ottimismo, di aver colpito l'incrociatore con ben nove bombe. Inoltre un cacciatorpediniere della scorta era stato raggiunto in pieno da una bomba, mentre altre due bombe





**L'emblema del I./LG.1 sulla carlinga di un bombardiere Ju 88, e il comandante del gruppo capitano pilota Joachim Helbig, nell'immagine col grado di generale, insignito della croce di cavaliere con fronde di quercia spade e brillanti.**

caddero sul fianco di quella nave e molte altre nelle vicinanze. Fu notato a prua lo sviluppo di fumo.

Le incursioni contro le unità navali britanniche che dirigevano verso Alessandria si susseguirono con intensità crescente da parte di aerei tedeschi, e poco dopo che il *Coventry* era stato colpito e immobilizzato una formazione di venti Ju 88 del 2° Gruppo del 1° Stormo Sperimentale del X Fliegerkorps, decollata alle 10:15 da Iraklion al comando del maggiore Gerhard Kollewe, raggiunse l'obiettivo nella zona di Tobruch, per poi attaccare singolarmente gli obiettivi navali. Uno degli Ju 88, colpito durante la picchiata dal fuoco delle mitragliere della *MTB 308* (ten. vasc. Roy Yates), precipitò sulla medesima motosilurante, che era rimasta inizialmente immobilizzata per danni alle macchine causati dall'attacco degli Mc. 200 del maggiore Viale, per poi riprendere la navigazione. La piccola unità andò perduta, disintegrandosi, con l'intero equipaggio. Decedettero anche i quattro uomini del velivolo tedesco, che apparteneva alla 4ª Squadriglia (4./LG.1), e aveva per capo equipaggio il sottufficiale Karl-Heinz Bruns.

Il cacciatorpediniere *Zulu*, che dopo essere stato mancato da alcune bombe aveva ricevuto l'ordine di raggiungere l'immobilizzato *Coventry* per dargli il colpo di grazia con i siluri, durante la navigazione verso nord fu preso di mira, assieme alle motosiluranti, da ventotto Ju 88 del X Fliegerkorps decollati alle 11:45 da Creta in due formazioni, rispettivamente di dodici e sette velivoli. La prima formazione non rilevò colpi a segno, mentre gli equipaggi

della seconda rientrando alla base sostennero di aver colpito con due bombe un piccolo incrociatore. Si trattava certamente dello *Zulu*.

Iniziarono poi gli attacchi del Fliegerführer Afrika, che impiegò durante tutto il pomeriggio del 14 settembre ben cinquantotto velivoli dello St.G.3 (tenente colonnello Walter Sigel), due dei quali appartenenti al 2° Gruppo (II./St.G.3), comandato dal capitano Kurt Kuhlmei, precipitarono andando completamente distrutti per collisione avvenuta sull'aeroporto di Haggag el Quasaba; incidente che determinò la morte dei quattro uomini degli equipaggi, piloti e mitraglieri.

Le prime due formazioni dello St.G.3, costituite ciascuna da quindici velivoli Ju 87, decollate rispettivamente alle 05:40, e alle 09:05; la prima per una ricognizione offensiva nella zona di mare tra Marsa Matruh e El Alamein; la seconda per attaccare una formazione navale. Entrambe non avvistarono l'obiettivo. La formazione che seguì con partenza alle 12:05, costituita da otto velivoli dello St.G.3, attaccando nelle prime ore pomeridiane riusciva a conseguire un risultato utile contro una delle motosiluranti, affondandola a nord di Marsa Matruh. Si trattava della *MTB 310* (ten. vasc. Stewart Lane), che alle 07:30, come abbiamo detto, era stata colpita gravemente dagli Mc. 200 dell'8° Gruppo Caccia. Gli equipaggi tedeschi rilevarono che quella piccola nave era carica di soldati, i quali, assieme ai membri dell'equipaggio, si salvarono raggiungendo la costa africana.

Sempre nelle prime ore pomeridiane, fu lo *Zulu* a costituire il principale bersaglio della Luftwaffe. Dapprima fu attaccato da nove bombardieri Ju 88 del II./LG.1, che però non riuscirono a mettere colpi a segno. Secondo il rapporto dell'O.B.S. uno degli Ju 88 della 6ª Squadriglia, con pilota e capo equipaggio il tenente Alfred-Peter Auer, fu abbattuto dalla contraerea tedesca mentre atterrava a Haggag el Quasaba, e un altro Ju 88 finì in mare essendo stato costretto il pilota a effettuare un ammaraggio forzato a 30 km a nord-nord-est di Capo Kenays.

Ma era destino che per il cacciatorpediniere si realizzasse un epilogo fatale. Lo *Zulu* poté raggiungere il *Coventry*, per poi portare a termine la missione affidatagli. Alle 15:15 il cacciatorpediniere raggiunse l'incrociatore e, dopo che l'equipaggio lo aveva abbandonato, e in parte era stato recuperato in mare dai cacciatorpediniere di scorta *Beaufort* (ten. vasc. Standish O'Grady Roche) e *Dulverton* (cap. corv. William Napier Petch), gli dette il colpo di grazia con lancio di due siluri. Il *Coventry*, con il quale andarono perduti il comandante, cap. vasc. Dendy, e 64 uomini, affondò in serata in lat. 32° 40' N, long. 28° 17' E, in una profondità di 2500 m.



**In partenza da una base della Libia uno degli Ju 87 dello St.G.3 del Fliegerführer Afrika.**

Ma a partire da questo momento, essendo rimasta l'unità navale britannica più rappresentativa, lo *Zulu* costituì il principale bersaglio degli Ju 88 del 1° Stormo Sperimentale, e degli Ju 87 del 3° Stormo Stuka. Vediamone lo svolgimento.

Su venti bombardieri dell'LG.1 decollati tra le 13.55 e le 17.50 dagli aeroporti di Creta in quattro formazioni, soltanto la prima, con sette velivoli del I./LG.1, rintracciò l'obiettivo da attaccare. I bombardieri picchiarono sulle unità britanniche in ritirata, che reagivano agli attacchi sparando con tutte le loro armi. Ciononostante lo *Zulu* riportò alcuni danni per una bomba caduta vicino allo scafo, che causò al cacciatorpediniere una diminuzione di velocità e mise fuori uso le apparecchiature radio.

Particolarmente esaltante fu invece il racconto che gli equipaggi dei sette Ju 88 fecero nei loro rapporti al rientro alla base, come appare nel bollettino dell'O.B.S.:<sup>(53)</sup>

*1 colpo da 250 chili su un incrociatore leggero, due bombe da 250 chili colpiti*

---

(53) AUSA, Bollettini operativi giornalieri della 2ª Luftflotte, fondo SIOS.



Velivoli Mc. 200 della 92<sup>a</sup> Squadriglia dell'8° Gruppo Caccia, che alle 07:30 del 14 settembre attaccarono e danneggiarono la motosilurante *MTB 310* a nord-est di Tobruch.

Bombardieri tedeschi JU 88 della 5<sup>a</sup> Squadriglia del II./LG.1. Nel corso delle operazioni questo gruppo da bombardamento del 1° Stormo Sperimentale del X Fliegerkorps perse tre velivoli.





**Una squadriglia di bombardieri Ju. 88 del I./LG.1 mentre in formazione vola sul mare per attaccare unità navali nemiche.**

*altrettanti cacciatorpediniere, uno incendiato fu visto fermarsi. Altro cacciatorpediniere colpito con una bomba da 500 chili e da una da 250 chili a metà scafo, fu visto fermarsi in fiamme. Altro cacciatorpediniere colpito presso il fianco da due bombe da 250 chili e sicuramente danneggiato.*

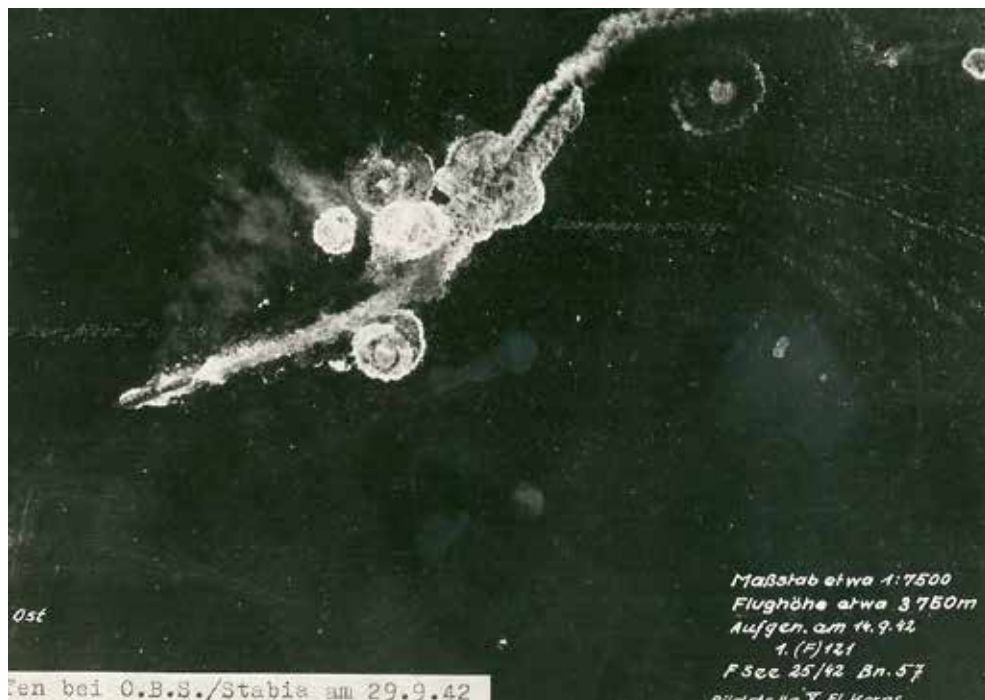
La navigazione verso oriente dello *Zulu* e dei due cacciatorpediniere di scorta *Hursley* e *Croome* ebbe un epilogo fatale nel corso di quel pomeriggio del 14 settembre. Una prima azione assegnata a tre cacciabombardieri Bf 109 dello Stormo Africa (Jabo.St.Afrika), decollati alle 13:15 per attaccare la formazione navale, non ebbe successo per mancato avvistamento dell'obiettivo. Successivamente, le tre navi britanniche furono attaccate da una formazione di otto Ju 87 dello St.G.3 decollati alle 13:35 da Haggag el Quasaba. I piloti degli Stuka notarono molte bombe cadere vicino agli scafi, ma senza conseguire colpi diretti sui bersagli. Poi, alle 15:30, sopraggiunse sul medesimo obiettivo un'altra formazione di bombardieri in picchiata, decollata anch'essa da Haggag el Quasaba, costituita da diciannove Ju 87 del 3° Gruppo del 3° Stormo Stuka (III./St.G.3), e guidata dal comandante del reparto, capitano Kurt Walter. I

piloti, rientrati alla base, dichiararono di aver centrato con una bomba da 250 kg un cacciatorpediniere, sul quale si sviluppò un grosso incendio.

In effetti, alle ore 16:15 secondo l'orario britannico, la bomba esplose nella sala macchine dello *Zulu*, determinando l'allagamento delle sale caldaie e macchine, e arrestandone la velocità. Il cacciatorpediniere, sbarcati i soldati che ancora erano a bordo, trasferendoli con quasi tutto l'equipaggio sul *Croome*, che imbarcò nove ufficiali, centottanta marinai e sessanta Royal Marines, fu preso a rimorchio dall'*Hursley* (ten. vasc. William John Patrick Church). Ma poiché la galleggiabilità dello *Zulu* era compromessa dalle forti entrate d'acqua in carena, il cacciatorpediniere fu definitivamente abbandonato, anche dal nucleo degli uomini che era rimasto a bordo per le operazioni di rimorchio.

Dopo un attacco di altri nove Ju 87 dello St.G.3 giunti sulle navi superstiti alle 16:45, i cui equipaggi ritennero di aver visto una bomba da 250 kg esplodere presso il fianco di un cacciatorpediniere, da parte tedesca nel tardo pomeriggio, tra le 16:00 e le 17:50, vennero ancora inviati in volo tredici

**Il cacciatorpediniere *Zulu* manovra per schivare le bombe sganciate dagli Ju 87 del III./St.G.3. La foto è stata ripresa da uno Ju 88 D da ricognizione della 1.(F)/121.**





Altra immagine scattata da uno Ju 88 D da ricognizione della 1(F)/121. Ore 15:01, il momento in cui lo *Zulu* è colpito dagli Ju 87 del III./St.G.3.

Ju 88 del X Fliegerkorps, decollati in tre piccole formazioni, quattordici Ju 87, e dodici caccia bombardieri Bf. 109 del Fliegerführer Afrika, anche questi ultimi decollati in tre piccole formazioni.

Volando in unica formazione, i quattordici Ju 87 poterono svolgere con regolarità la loro missione attaccando, alle 17:10, quattro motosiluranti, senza però poterne valutare gli effetti distruttivi. Seguirono poi le azioni dei cacciabombardieri dello Jabo.St.Afrika. La prima pattuglia di tre Bf 109, partita alle 16:00 per attaccare le forze navali, non avvistò l'obiettivo; altri tre Jabo, partiti alla stessa ora, attaccarono a volo radente un incrociatore circondato da due cacciatorpediniere a 180 miglia a nord di El Daba.

Uno dei cacciatorpediniere apparve colpito da due bombe da 50 kg. Infine, sei Jabo Bf 109 attaccarono una formazione navale a nord di El Daba, con le bombe che caddero molto vicine agli scafi delle unità britanniche prese di mira.





**Bristol Beaufighters del 272 Squadron della RAF del Medio Oriente, che nell'operazione Agreement, partendo dalle basi egiziane, furono intensamente impiegati per la protezione delle navi britanniche.**

Nel corso di queste ultime azioni, con inizio alle 17:45, decollarono quattordici caccia Bf 109 dell'JG.27 con il compito di essere impiegati nella scorta ai bombardieri in picchiata dello St.G.3.

Le azioni tedesche della giornata si conclusero con le missioni di tredici Ju 88 dell'LG.1, decollati da Creta in tre formazioni alle ore 17:20, 17:48 e 17:50, e rispettivamente costituite da quattro, sei e tre velivoli. Ma, a causa della sopraggiunta oscurità, soltanto i primi quattro Ju 88 riuscirono a rintracciare l'obiettivo. Uno di essi, alle 18:15 attaccò in picchiata un presunto incrociatore, e alle 19:30 gli altri tre velivoli della formazione attaccano, sempre in picchiata, tre cacciatorpediniere di cui due fermi senza ottenere risultati, anche perché l'attacco fu disturbato da caccia britannici a lungo raggio Beaufighter. I due cacciatorpediniere visti fermi erano certamente l'immobilizzato *Zulu*, affiancato dal *Croome* che ne stava recuperando gli uomini dell'equipaggio e i marine che si trovavano a bordo.

Due dei sei velivoli Ju 88 della seconda formazione non avendo trovato le navi andarono a sganciare le bombe su obiettivi nemici della costa egiziana, rispettivamente a est di El Hamman e sull'aeroporto di Burg El Arab.



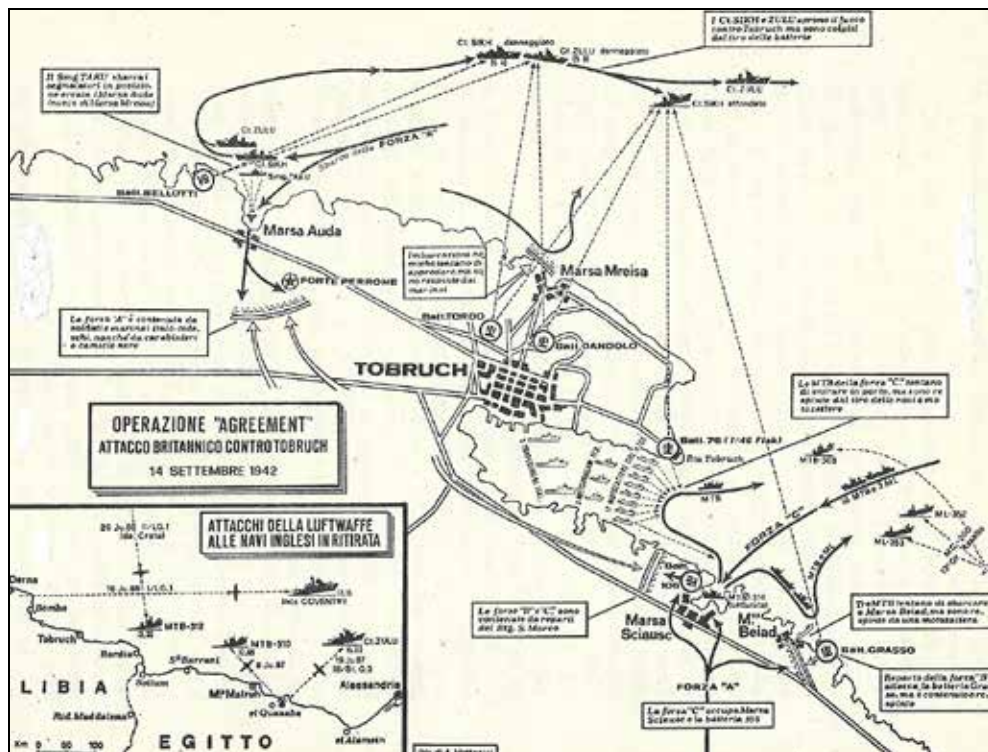


**Bella immagine di un cacciabombardiere tedesco Bf 109 nella configurazione «Jabo». Notare la bomba da 250 kg sotto la carlinga.**

Durante le missioni per la protezione delle navi da parte dei Beaufighter della R.A.F., il sergente S.J. Kernaghan, pilotando un velivolo del 272° Squadron, si accreditò, con molto ottimismo, l'abbattimento di uno Ju 87 e il probabile abbattimento di uno Ju 88. Anche il comandante del cacciatorpediniere *Croome* sostenne di aver abbattuto uno Ju 88.

Dopo l'imbrunire, alle 21:54, lo *Zulu*, sbandando sulla dritta e capovolgendosi, affondò rapidamente in lat. 32° 00' N, long. 28° 56' E, a nord di Marsa Matruh. Ciò avvenne prima che fosse potuto intervenire il rimorchiatore *Brigant*, fatto partire da Alessandria, scortato dai cacciatorpediniere di scorta *Aldenham* e *Belvoir* e dai velivoli da caccia a lungo raggio Beaufighter del 252° e del 272° Squadron della R.A.F. Con lo *Zulu* si persero 38 uomini, compresi 4 ufficiali.

L'operazione Daffodil del piano Agreement ebbe praticamente termine alle 07:05 del 15 settembre, quando i superstiti cacciatorpediniere arrivarono nel porto di Alessandria, sbarcandovi i feriti e gli altri superstiti delle navi affondate. Vi arrivò miracolosamente anche una delle motosiluranti più danneggiate, la *MTB 313* (sottoten. vasc. Thomas George Fuller), sebbene la sala macchine fosse stata colpita seriamente dal mitragliamento degli aerei.



L'attacco britannico contro Tobruh. (Disegno di Antonio Mattesini)

Danni di una certa importanza aveva riportato anche la *MTB 266* del sottoten. vasc. Broad, a causa delle schegge per una bombe esplosa vicino allo scafo, sganciata da uno Stuka tedesco.

### Le considerazioni di Supermarina

Si concluse in tal modo l'Agreement, un'operazione che, come disse il generale Alexander, "fu un vero fallimento". Per avere buon esito essa avrebbe dovuto essere preparata più accuratamente ed effettuata con maggiore spiegamento di forze, come fu messo in rilievo nella citata inedita relazione di Supermarina, compilata sulla scorta del piano operativo britannico trovato il giorno 15 settembre dagli italiani su un mezzo da sbarco finito in costa.



**Bella immagine del cacciatorpediniere britannico *Zulu*, che fu affondato dagli Ju 87 tedeschi del III./St.G.3.**

Nelle “Osservazioni conclusive” di tale relazione era, infatti, detto:<sup>(54)</sup>

- 1°) *Il piano generale nemico era bene ideato e, qualora avesse avuto pieno successo, avrebbe effettivamente sconvolto tutta l'organizzazione logistica delle nostre retrovie, determinando una grave crisi in cui si sarebbe giovata l'8ª Armata nella sua offensiva.*
- 2°) *Il piano nemico ha però completamente sottovalutato le entità e capacità della nostra difesa. Infatti, pur avendo ottenuto per tutte le azioni il vantaggio dell'assoluta sorpresa (ciò che il nemico avrebbe dovuto prudenzialmente ritenere come improbabile), è mancata la forza capace di sfruttare il successo iniziale.*
- 3°) *Detta sottovalutazione è dimostrata anche dal fatto che il nemico aveva disposto il piano di ripiegamento soltanto per il caso di successo. La mancanza di un piano di ripiegamento in caso di insuccesso e di disposizioni in caso di resistenza della*

---

(54) AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 91, “Supermarina, Operazione nemica contro Tobruk e retrovie della Cirenaica, 14 Settembre 1942-XX”.



**Da sinistra, le motosiluranti *MTB 313* e *MTB 260* a Malta. L'unità a destra è la *MTB 77*, che non partecipò all'operazione Agreement.**

*difesa, hanno provocato una crisi grave specialmente nell'operazione contro Tobruk.*

- 4°) Anche l'impiego della R.A.F. non prevedeva il caso di insuccesso dello sbarco, così che nell'attacco contro Tobruk le azioni aeree sono interamente cessate alle 031514, mentre la successiva ripresa delle azioni avrebbe potuto contribuire ad infrangere le resistenze ed a facilitare il ripiegamento.*
- 5°) Altro grave elemento di crisi per il nemico è stato l'errore nel punto di sbarco della Forza A, che ha fatto mancare l'investimento dell'abitato di Tobruk e delle batterie della penisola.*
- 6°) La sorpresa iniziale è stata determinata dal mancato avvistamento aereo delle Forze Navali A - C - D nei giorni precedenti all'azione; nonché, per quanto riguarda la Forza B, all'insufficiente vigilanza nel settore della difesa perimetrale terrestre di Tobruk.*
- 7°) Da notare infine la grande importanza che - come a Dieppe - il nemico attribuiva alla cattura di mezzi da sbarco dell'Asse.*

In effetti, a differenza di quanto pensavano i britannici, che nel predisporre i loro piani avevano sottovalutato le capacità di reazione della guarnigione di Tobruch, specialmente degli italiani ritenuti “*combattenti di bassa forza*” e anche “*mediocri*”, le forze dell'Asse, dopo la sorpresa iniziale che determinò un certo sbandamento di alcuni nuclei della difesa, avevano saputo reagire con prontezza, iniziativa e valore. Ne furono testimonianze le perdite riportate dai marine e dai guastatori britannici, che furono catturati nella quasi totalità prima che avessero potuto arrecare danni alle opere portuali della piazzaforte.

Anche le perdite della Royal Navy furono assai elevate, dal momento che non rientrarono alle basi un incrociatore contraereo, due grossi cacciatorpediniere di squadra, quattro motosiluranti e due motolance.<sup>(55)</sup> Con l'affondamento del *Coventry*, dello *Zulu* e delle due motosiluranti *MTB 308* e *MTB 310*, i maggiori successi vennero conseguiti dai reparti aerei tedeschi del X Fliegerkorps e del Fliegerführer Afrika, la cui attività si può riscontrare sui bollettini operativi dell'O.B.S.

Il X Fliegerkorps, cui è da accreditare, con gli Ju 88 dell'LG.1, l'affondamento dell'incrociatore *Coventry* e della motosilurante *MTB 312*, impiegò durante tutta la giornata 89 Ju 88, dei quali 75 bombardieri e 14 ricognitori, mentre il Fliegerführer Afrika, i cui Stuka affondarono il cacciatorpediniere *Zulu* e la motosilurante *MTB 310*, mandò in volo 16 bombardieri Ju 88, 73 tuffatori Ju 87 e 13 cacciabombardieri Bf 109, mentre altri 103 caccia Bf 109 effettuarono scorte a velivoli e partenze su allarme.

Da parte italiana, assai bene si comportarono i caccia Mc. 200 del 13° Gruppo Assalto, che colpirono con una bomba il cacciatorpediniere *Sikh*, distrussero la motosilurante *MTB 312* e le due motolance *ML 352* e *ML 353*, e immobilizzarono una seconda motosilurante, la *MTB 308*, poi distrutta da un aereo tedesco. Risultati che, come scrisse nella sua citata relazione il comandante del reparto, maggiore Viale, furono “*conseguiti essenzialmente per il coraggio dei piloti che effettuarono il tiro nella massima totalità a bassissima quota, con grave rischio personale per le esplosioni ravvicinate delle bombe*”.

Infine il cacciatorpediniere *Sikh* fu affondato dagli sforzi congiunti delle batterie costiere italiane e tedesche, mentre una motosilurante fu catturata indenne dal motodragamine R 10 della Kriegsmarine. Tutto questo fu conseguito con la perdita di cinque aerei tedeschi, tre Ju 88 del II./LG.1, e due tuffatori Ju 87 del II./St.G. 3 entrati in collisione, e nessuna perdita italiana.

---

(55) AUSMM, *Scambio notizie con Ammiragliato britannico*, “Sbarco inglese a Tobruk, del 14 Settembre 1942 (perdite inglesi secondo le relazioni britanniche)”.

Occorre dire che nel fallimento britannico dell'attacco a Tobruch, dal momento dello sbarco fino alla ritirata britannica, i tedeschi si presero la maggior parte dei meriti. Ne fu primo portavoce il feldmaresciallo Kesselring che, scrivendo il 17 settembre al maresciallo Ugo Cavallero, capo di stato maggiore generale delle Forze Armate italiane (Comando Supremo), sosteneva che "L'insuccesso di Tobruk era dovuto in prima linea all'azione veramente superiore del 114° gruppo contraereo di riserva". In definitiva, con questa affermazione, Kesselring addebitava ai cannoni tedeschi i maggiori meriti per la difesa della piazza, nonché evidentemente per l'affondamento del cacciatorpediniere *Sikh* e il danneggiamento del gemello *Zulu*, come i tedeschi hanno sempre sostenuto trovando stimatori tra gli storici britannici.



**Motodragamine tedeschi della 6ª Flottiglia in navigazione lungo le coste della Cirenaica.**

Questa lettera, in cui si riportavano previsioni e giudizi sulla situazione del traffico navale e di quella terrestre sul fronte di El Alamein, e il modo migliore per rendere sicure le retrovie, fu fatta leggere a Mussolini, al quale Cavallero aveva detto che quella del nemico era "stata una piccola Dieppe"

(riferimento alle perdite subite nello sbarco britannico del 20 agosto 1942) e poi inviata in copia al maresciallo Bastico. Nella risposta al feldmaresciallo, riguardo all'episodio di Tobruch Cavallero, probabilmente rimasto perplesso, non fece alcun commento, eludendolo.

Occorre dire che nella segnalazione dell'attacco trasmessa il 14 settembre al Comando Supremo dal Comando del maresciallo Rommel, si affermava che i tentativi dei mezzi navali nemici erano stati “*contenuti e contrattaccati da reparti del battaglione “S. Marco” e dell'Esercito germanico*”, facendo intendere che anche il contributo tedesco era stato importante, se non determinante.<sup>(56)</sup> Sulla scorta di queste informazioni, quello stesso giorno Cavallero aveva fatto preparare, e dettato per telefono al Duce per la sua approvazione, un bollettino di guerra, in cui metteva in risalto, nel fallimento nemico, il determinante contributo delle armi italiane e tedesche.<sup>(57)</sup>

---

(56) Ha scritto il feldmaresciallo Rommel nelle sue memorie: “*Il 15 settembre mi recai personalmente a Tobruk in aereo ed espressi alle truppe il mio riconoscimento per la ben condotta azione difensiva della costa. Effettivamente la notizia dell'attacco britannico a quel porto ci aveva sconcertati, trattandosi di uno dei nostri punti più sensibili. Io temevo che un'operazione simile sarebbe stata ripetuta dal nemico all'inizio della sua offensiva e richiamai l'attenzione dell'ammiraglio Lombardi e del generale Deindl sulla necessità che facessero di tutto per assicurare la difesa della fortezza.*”. E. Rommel, *op. cit.*, p. 230. Il 16 settembre Rommel inviò un lungo rapporto all'Alto Comando delle Forze Armate tedesche (O.K.W.), in cui affermava che le azioni nemiche contro Tobruch, Gialo, Bengasi e Barce dovevano rappresentare “*dei diversivi e delle azioni di disturbo, intese a mascherare le intenzioni del nemico*” sul fronte di El Alamein, AUSMM, *Documenti riguardanti il Feld-Maresciallo Erwin Rommel*.

(57) SME-US, *Diario Storico ...*, cit., vol. VIII, tomo I, *Diario*, Roma, 1999, p. 140 e p. 149.