

**Nella storia della Marina Italiana due navi hanno portato il nome “Brindisi”  
La seconda, divenuta incrociatore, fu silurata il 6 agosto 1943 e affondò con la  
sciabola di Louis Mountbatten, Primo lord del mare e ultimo viceré dell’India**

**di Gianfranco Perri**

In realtà, a rigore, nei registri ufficiali di marina, sono in totale tre le navi riportate con l’intitolazione “Brindisi”: due navi da guerra - un incrociatore esploratore e un incrociatore ausiliario - e in più una nave mercantile - una motonave passeggeri. Scherzi di una consolidata tradizione in uso in praticamente tutti i Paesi di questo mondo: quella di requisire, in tempo di guerra, navi civili per convertirle – in principio, temporalmente – in navi militari. Ed infatti, è quello che accadde alla motonave “Brindisi” quando nel 1940, in vista dello scoppio della seconda guerra mondiale, fu convertita nell’incrociatore ausiliario “Brindisi”. Rimanendo nel campo delle consolidate tradizioni militari, anche l’altra nave da guerra “Brindisi” fu frutto di una riconversione. Questa volta si trattò di una requisizione di guerra, quella eseguita dall’Italia ai danni dell’Austria alla fine della prima guerra mondiale quando, in conto riparazioni di guerra, nel 1920 l’incrociatore scout austroungarico “Helgoland” fu ceduto alla Regia Marina, che lo convertì nell’incrociatore esploratore “Brindisi”.

L’incrociatore esploratore KuK SMS Helgoland della k.u.k. Kriegsmarine austroungarica era stato costruito dai cantieri navali Danubio, nel porto di Sankt Veit am Flaum – San Vito al Fiume – l’attuale città croata di Rijeka, l’italiana Fiume. La nave, impostata il 28 ottobre 1911, fu varata il 23 novembre del 1912, fu completata il 29 agosto 1914 ed entrò in servizio il 5 settembre, poco più di un mese dopo l’inizio della prima guerra mondiale. Il nome “Helgoland” fu attribuito in commemorazione dell’omonima battaglia combattuta il 9 maggio 1864 dalle navi austro-prussiane contro la marina danese, nel Mare del Nord a sud dell’isola Helgoland, a quell’epoca appartenente all’Inghilterra.

La nave Helgoland, con 130 metri lunghezza e 13 metri di larghezza, aveva una immersione di 5 metri e un dislocamento di 3.500 tonnellate potendo raggiungerne 4.417 tonnellate a pieno carico. L’impianto motore era costituito da 2 turbine a vapore e 16 caldaie Yarrow sviluppando una potenza di 25.600 hp a tiraggio naturale potendo raggiungerne 30.178 a tiraggio forzato. Con 2 eliche raggiungeva i 27 nodi e con il pieno di 815 tonnellate di carbone poteva navigare in autonomia fino a 1.600 miglia a 24 nodi.

L’SMS Helgoland era una nave manovriera veloce con scarsa protezione e, equipaggiata con 2 tubi anti-siluri da 450 mm, fu molto attiva nell’ambito delle operazioni navali nell’Adriatico durante la prima guerra mondiale, prendendo parte anche alla battaglia del Canale d’Otranto nella notte tra il 14 e il 15 maggio 1917. Riprese il mare il 19 ottobre seguente per una puntata verso Valona e Brindisi con la scorta di sei cacciatorpediniere, ma la formazione austroungarica fu localizzata e attaccata dagli aerei italiani che la costrinsero a rientrare a Cattaro.

Conclusa la guerra, la Helgoland fu una delle varie unità navali che furono consegnate all’Italia per effetto del Trattato di Saint-Germain-en-Laye, come riparazione dei danni di guerra. Fu consegnata alla Regia Marina il 19 settembre 1920 nel porto di Biserta, raggiungendo poi La Spezia il 26 ottobre seguente dove gli fu conferito fu conferito il nuovo nome di “Brindisi”. La nave quindi, subì lavori di riparazione dal 6 aprile al 16 giugno 1921 per essere messa punto come incrociatore esploratore, entrando così pienamente in servizio come nave di bandiera del contrammiraglio Massimiliano Lovatelli. Il “Brindisi” salpò per Istanbul il 3 luglio, visitando numerosi porti d’Italia, Grecia e Turchia durante il tragitto, rilevando l’incrociatore San Giorgio come nave ammiraglia dello Squadrone Orientale e servendo in questo ruolo fino al suo ritorno in Italia il 7 gennaio 1924.

Il “Brindisi” ospitò a bordo il re Vittorio Emanuele III di Savoia durante le cerimonie per il trasferimento della città di Fiume all’Italia nel febbraio-marzo del 1924, per poi essere trasferito in Libia dove operò per un paio d’anni. Rientrato in Italia, fu posto in riserva il 26 luglio 1926 e riattivato il 1° giugno 1927 come nave ammiraglia del 1° Squadrone cacciatorpediniere del contrammiraglio Enrico Cuturi. Poi, a partire dal 6 giugno 1928, fu nave di bandiera del contrammiraglio Antonio Foschini e nel maggio-giugno 1929 compì un’ultima crociera nel Mediterraneo Orientale toccando porti in Grecia e nel Dodecaneso. Poco dopo, il 26 novembre 1929, l’esploratore “Brindisi” fu posto in disarmo e poi, dopo essere stato impiegato come nave alloggio truppe ad Ancona, Pola e Trieste, fu infine radiato dal servizio attivo l’11 marzo 1937 e fu avviato alla demolizione.

La motonave “Brindisi” invece, era italiana di nascita: era stata costruita dai Cantieri Riuniti Dell’Adriatico nel porto di Monfalcone su incarico della Puglia S. A. di Navigazione a Vapore, che la impiegò sulle tratte Venezia-Trieste-Pola-Lussinpiccolo-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattaro-Antivari-San Giovanni-Durazzo-Valona-Brindisi-Monopoli-Bari-Molfetta-Barletta....

Impostata il 15 dicembre 1930, la nave “Brindisi” fu varata il 15 giugno 1931 ed entrò in servizio il 27 luglio. Con 78 metri di lunghezza e 12 di larghezza, aveva un’altezza di 7 metri e mezzo, con un dislocamento netto di 1.073 tonnellate e lordo di 1.976 . La propulsione era affidata a 2 motori diesel Fiat con 3300 hp di potenza totale. Con 2 eliche raggiungeva la velocità di 15 nodi, aveva 4 stive di 1.722 metri cubi per una capacità di carico di 1.231 tonnellate e trasportava nelle cabine fino a 72 passeggeri.

Dopo pochi mesi di servizio, il 25 dicembre 1931, la “Brindisi” s’incagliò nei pressi di Pasman, un’isola dell’attuale Croazia, riportando comunque solo danni lievi e potendo essere agevolmente disincagliata. Il 21 marzo 1932 la proprietaria società Puglia di Bari confluì nella Società di Navigazione San Marco di Venezia, che in seguito divenne Adriatica Società Anonima di Navigazione, e la motonave “Brindisi” fu principalmente impiegata sulle rotte tra Venezia la Dalmazia e l’Albania, mentre dopo il 1937 venne spesso impiegata anche su altre rotte in sostituzione di navi poste temporalmente ai lavori.

Il 20 maggio 1940, poche settimane prima dell’ingresso dell’Italia nella seconda guerra mondiale, la motonave “Brindisi” venne posta in disarmo a Bari, dove fu sottoposta a lavori di conversione in incrociatore ausiliario, imbarcando un armamento composto da 2 cannoni da 102 mm e 4 mitragliere da 13 mm, nonché da attrezzature per la posa di 60 mine. Consegnato ufficialmente dalla Regia Marina il 16 giugno 1940, a Brindisi, sua città eponima, il nuovo incrociatore “Brindisi” venne iscritto nel ruolo del Naviglio ausiliario dello Stato, e tutto il suo equipaggio venne militarizzato.

A partire dal 6 dicembre 1940 il “Brindisi” venne adibito a compiti di scorta ai convogli tra l’Italia e l’Albania, e nel marzo 1941 venne inviato in Libia, per partecipare alla posa di alcuni campi minati al largo di Tripoli. Successivamente l’unità ritornò ad operare sulle rotte verso l’Albania, e anche la Grecia, con funzioni di scorta. Il 20 maggio 1941 l’incrociatore salpò da Brindisi, in unione con il cacciatorpediniere Mirabello, per scortare a Patrasso 4 unità mercantili. All’alba del 21 maggio il Mirabello avvistò l’esplosione della cannoniera Matteucci che era salata su una mina e si avvicinò per prestare soccorso, ma urtò a sua volta una mina perdendo la prua e, dopo inutili tentativi di salvare la nave, l’equipaggio la dovette autoaffondare. Il “Brindisi recuperò 63 componenti di quell’equipaggio, mentre gli altri raggiunsero la riva a nuoto o vennero raccolti da altre unità. Il 9 gennaio 1942 l’incrociatore lasciò nuovamente Brindisi diretto a Patrasso, di scorta al piroscafo Fedora. Prima dell’alba del mattino del 10 gennaio il convoglio venne attaccato dal sommergibile britannico Thrasher con il lancio di quattro siluri, due dei quali centrarono il Fedora che affondò dopo poco più d’un’ora e mezza.

Il 4 marzo 1942 il “Brindisi” venne dislocato al Pireo, per scortare i convogli diretti a Creta, rientrando dopo qualche mese a Brindisi per essere sottoposto a lavori e ritornare in servizio il 12 novembre 1942, assegnato alle scorte per i convogli diretti in Tunisia. Il 29 novembre 1942 lasciò Biserta diretto a La Spezia, insieme alla torpediniera Climene e di scorta alla motonave Città di Tunisi e alle 10 di quella sera il sommergibile HMS Seraph attaccò il convoglio lanciando due siluri contro il “Brindisi”, che venne mancato di stretta misura.

Partito da Bari alla volta di Cattaro la sera del 6 agosto 1943 al comando del capitano di fregata Loris Greco e, insieme alla torpediniera Rosolino Pilo, di scorta al piroscafo Italia adibito al trasporto truppe, il “Brindisi” venne attaccato a 8 miglia a nord-est di Bari dal sommergibile britannico Uproar che gli lanciò quattro siluri, uno dei quali, alle 22.05 andò a segno in corrispondenza della stiva numero 2. Lo scoppio uccise dieci uomini ed aprì un grosso squarcio nello scafo, immobilizzando la nave. In via di rapido allagamento e con le macchine principali fuori uso, il “Brindisi” iniziò rapidamente ad appopparsi, sino a ritrovarsi in breve con la poppa sommersa sino al ponte di coperta. L’equipaggio abbandonò per intero la nave sulle scialuppe, eccetto il comandante Greco ed altri due uomini, rimasti a bordo mentre il “Brindisi” veniva preso a rimorchio nel tentativo di raggiungere un porto. Ma il salvataggio della nave fallì dopo alcune miglia percorse a rimorchio: circa un’ora dopo il siluramento, una paratia cedette e la nave, abbandonata a nuoto dai tre militari rimasti a bordo, affondò nel giro di qualche minuto, a circa due miglia dal faro di San Cataldo. Eccezion fatta per le dieci vittime dell’esplosione del siluro, l’intero equipaggio fu salvato dai mezzi di soccorso giunti sul posto.

Dopo quasi 60 anni dall'affondamento, il relitto dell'incrociatore "Brindisi" fu individuato sul fondo marino al largo di Bari dalla nave idrografica Ammiraglio Magnaghi, durante una campagna idrografica effettuata nell'autunno del 2011. Questa in breve la storia ufficiale della regia – e sfortunata – nave intitolata a "Brindisi". Ma ad essa è legata anche una storia molto particolare che riguarda direttamente il suo comandante Loris Greco: tutta un'altra storia che – già raccontata da Antonio Mario Caputo – merita certamente d'essere ricordata.

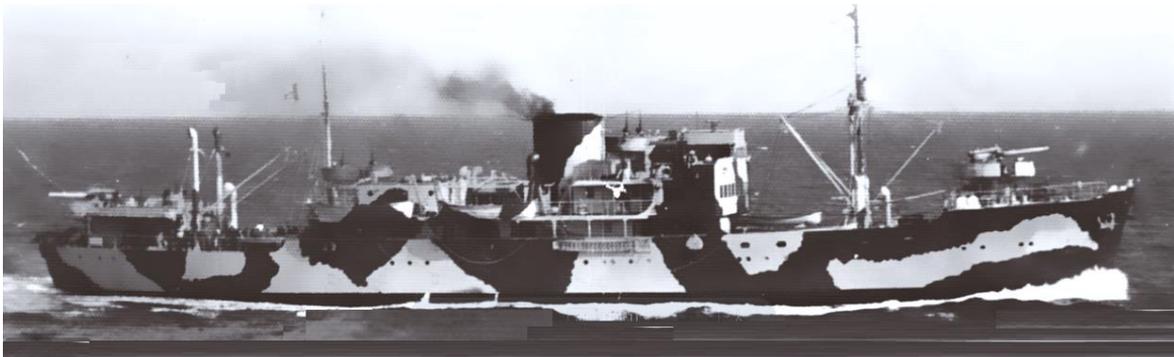
Una sera dell'estate del 1921 nel corso di un incontro sociale, di quelli usuali tra gli ufficiali di marina prima di una lunga partenza per mare, si conobbero e strinsero amicizia il giovane sottotenente di vascello Loris Greco e l'altrettanto giovane – erano nati lo stesso anno, 1900 – ufficiale inglese Louis Mountbatten e i due, prima del commiato, decisero di scambiarsi la sciabola, la preziosa arma distintiva di ogni ufficiale: un solenne rituale privato che – eventualmente – secondo un'antica tradizione viene eseguito tra ufficiali di marina che scoprono motivi di reciproca stima.

Loris Greco quella sera, probabilmente, non sapeva che il suo nuovo amico Louis Mountbatten fosse un inglese davvero importante: si trattava del I conte Mountbatten di Burma, nato principe di Battenberg; per via materna era bisnipote della regina Vittoria e cugino del re d'Inghilterra Giorgio V; nonché era zio materno dell'appena nato Philip, futuro duca di Edimburgo marito della regina Elisabetta; eccetera. Quel giovane ufficiale era inoltre un uomo dalle straordinarie qualità personali e militari, e già durante la prima guerra mondiale, si era comportato con onore nei ranghi della Royal Navy. E, certamente, Greco non avrebbe potuto neanche immaginare che quel giovane ufficiale inglese sarebbe stato nominato, nel 1947, viceré dell'India: fu lui l'ultimo dei viceré dell'impero anglo-indiano e il primo governatore generale dell'India indipendente. Sarebbe anche divenuto *First Sea Lord* – Primo lord del mare – e capo di stato maggiore della Marina britannica e, nel 1965, sarebbe stato anche ministro della difesa del Regno Unito.

Louis Mountbatten morì all'età di 79 anni in Irlanda, il 27 agosto 1979: fu ucciso in un attentato dell'IRA. Al suo funerale, il 6 settembre 1979 a Londra, sulla bara sistemata sull'affusto di un cannone erano posate la feluca, il bastone di Lord del mare e quella sciabola che, ricevuta nel 1921 dall'ufficiale italiano Loris Greco, lo aveva accompagnato in tutti i suoi anni vissuti in divisa e che è attualmente esposta tra i cimeli di Buckingham Palace.

Anche per Loris Greco quell'arma bianca ricevuta dal giovane ufficiale inglese era diventata il suo inseparabile distintivo, e lo avrebbe certamente accompagnato fino alla morte – avvenuta prematuramente nel 1952 – se non fosse finita sul fondo del mare, in quello specchio d'acqua tra Bari e Brindisi dove affondò nella notte tra il 6 e 7 agosto 1943 quando la nave che comandava, il Regio Incrociatore Ausiliario "Brindisi", colò a picco in seguito al siluramento del sottomarino britannico Uproar.

Il comandante Greco, dopo il siluramento e dopo aver ordinato al suo equipaggio di abbandonare il "Brindisi" e mettersi in salvo, volle rimanere a bordo per un'ultima doverosa ispezione e soprattutto – c'è da esserne certi – per tentare di recuperare dalla sua cabina, presto avvolta da fiamme e fumo, la sciabola donatagli da Mountbatten. Ma non fu possibile: Loris Greco si salvò rocambolescamente a nuoto mentre la sua nave portava con sé sul fondo delle acque prossime alla costa brindisina la spada da ufficiale di marina del suo amico inglese: Mountbatten, Primo Lord del Mare e Viceré d'India.



*Il Regio incrociatore ausiliario "Brindisi" - 1943*



*Il Regio esploratore "Brindisi" agli ormeggi nel porto interno di Brindisi – 1921*



*Sciabola Regia Marina*



*Lord Louis Mountbatten - 1976*

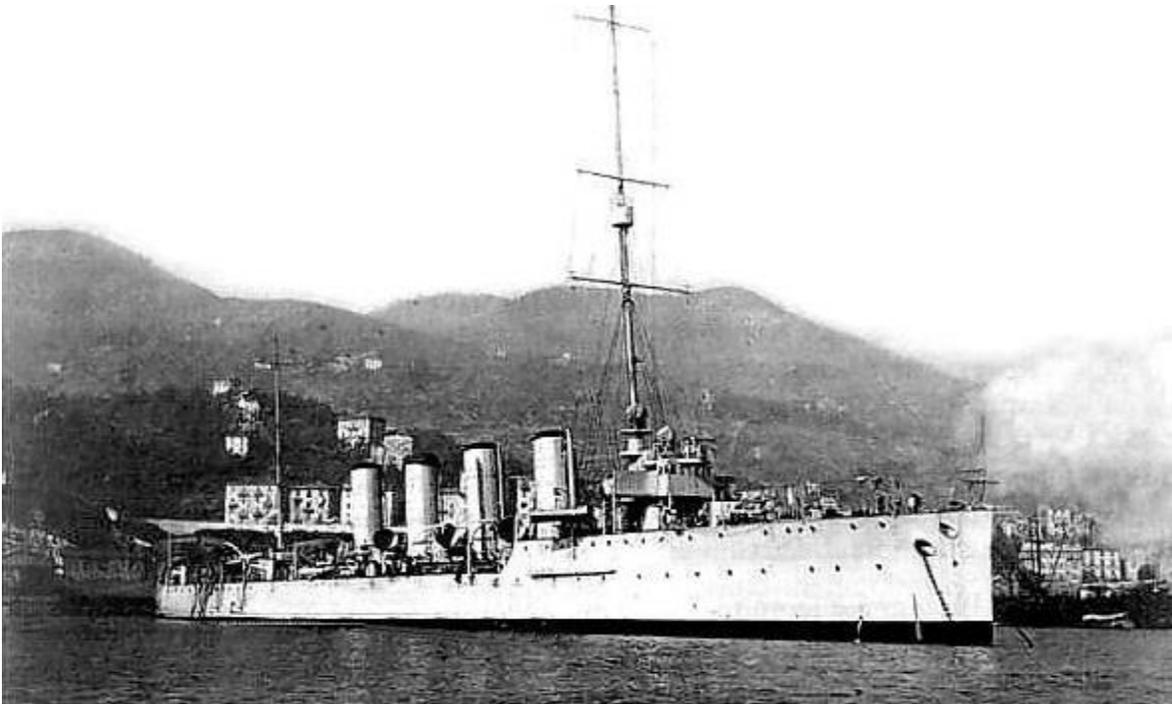


*Royal Navy Sword*



*Medaglie del Regio esploratore "Brindisi"*





*L'SMS Helgoland agli ormeggi a La Spezia - 1920 (divenuto Regio esploratore nel 1921)*



*Royal Navy Sword*



*La Motonave "Brindisi" – 1931 (convertita in incrociatore ausiliare nel 1940)*

# Marina, due navi hanno portato il nome "Brindisi" - una fu silurata -

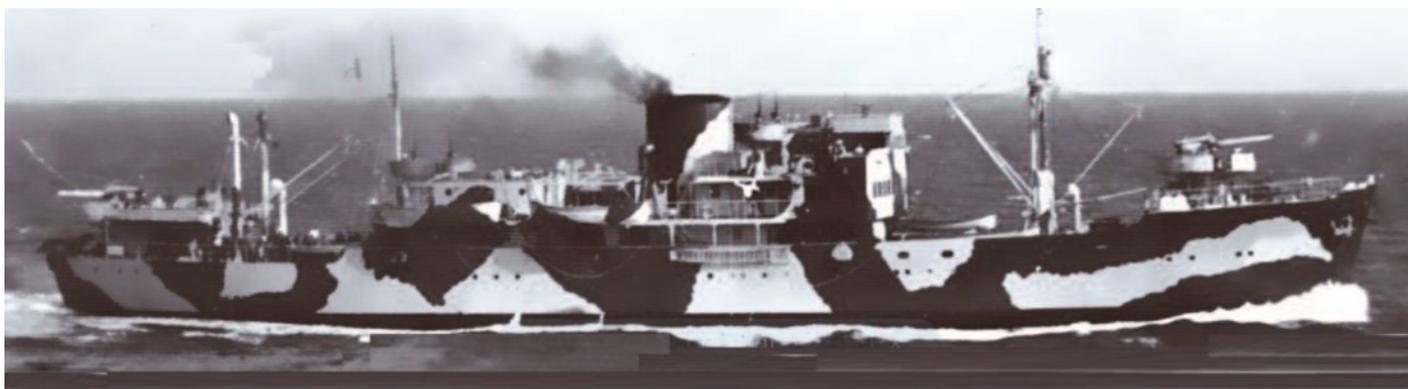
## L'incrociatore che affondò con la sciabola di Louis Mountbatten, ultimo viceré d'India

di Gianfranco Perri

In realtà, a rigore, nei registri ufficiali di marina, sono in totale tre le navi riportate con l'intitolazione "Brindisi": due navi da guerra -un incrociatore esploratore e un incrociatore ausiliario- ed in più una nave mercantile -una motonave passeggeri. Scherzi di una consolidata tradizione in uso in praticamente tutti i Paesi di questo mondo: quella di requisire, in tempo di guerra, navi civili per convertirle - in principio, temporalmente - in navi militari. Ed infatti, è quello che accadde alla motonave "Brindisi" quando nel 1940, in vista dello scoppio della seconda guerra mondiale, fu convertita nell'incrociatore ausiliario "Brindisi". Rimanendo nel campo delle consolidate tradizioni militari anche l'altra nave da guerra "Brindisi" fu frutto di una riconversione. Questa volta si trattò di una requisizione di guerra, quella eseguita dall'Italia ai danni dell'Austria alla fine della prima guerra mondiale quando, in conto riparazioni di guerra, nel 1920 l'incrociatore scout austroungarico "Helgoland" fu ceduto alla Regia Marina, che lo convertì nell'incrociatore esploratore "Brindisi". L'incrociatore esploratore KuK SMS Helgoland della k.u.k. Kriegsmarine austroungarica era stato costruito dai cantieri navali Danubio, nel porto

di Sankt Veit am Flaum - San Vito al Fiume - l'attuale città croata di Rijeka, l'italiana Fiume. La nave, impostata il 28 ottobre 1911, fu varata il 23 novembre del 1912, fu completata il 29 agosto 1914 ed entrò in servizio il 5 settembre, poco più di un mese dopo l'inizio della prima guerra mondiale. Il nome "Helgoland" fu attribuito in commemorazione dell'omonima battaglia combattuta il 9 maggio 1864 dalle navi austro-prussiane contro la marina danese, nel Mare del Nord a sud dell'isola Helgoland, a quell'epoca appartenente all'Inghilterra.

La nave Helgoland, con 130 metri lunghezza e 13 metri di larghezza, aveva una immersione di 5 metri e un dislocamento di 3.500 tonnellate potendo raggiungerne 4.417 tonnellate a pieno carico. L'impianto motore era costituito da 2 turbine a vapore e 16 caldaie Yarrow sviluppando una potenza di 25.600 hp a tiraggio naturale potendo raggiungere 30.178 hp forzati. Con 2 eliche raggiungeva i 27 nodi e con il pieno di 815 tonnellate di carbone poteva navigare in autonomia fino a 1.600 miglia a 24 nodi. L'SMS Helgoland era una nave manovriera veloce con scarsa protezione e, equipaggiata con 2 tubi anti-siluri da 450 mm, fu molto attiva nell'ambito delle operazioni navali nell'Adriatico durante la prima guerra mondiale, prendendo parte anche alla battaglia del Canale d'Otranto nella notte tra il 14 e il 15 maggio 1917. Riprese il mare il 19 ottobre seguente per una puntata verso Valona e Brindisi con la scorta di sei cacciatorpediniere,





**LE IMMAGINI** Una medaglia del Regio esploratore «Brindisi» che in basso è agli ormeggi nel porto interno dei Brindisi. Nella pagina accanto il Regio incrociatore ausiliare "Brindisi" - 1943

Il “Brindisi” ospitò a bordo il re Vittorio Emanuele III di Savoia durante le cerimonie per il trasferimento della città di Fiume all’Italia nel febbraio-marzo del 1924, per poi essere trasferito in Libia dove operò per un paio d’anni. Rientrato in Italia, fu posto in riserva il 26 luglio 1926 e riattivato il 1° giugno 1927 come nave ammiraglia del 1° Squadrone cacciatorpediniere del contrammiraglio Enrico Cuturi. Poi, a partire dal 6 giugno 1928, fu nave di bandiera del contrammiraglio Antonio Foschini e nel maggio-giugno 1929 compì un’ultima crociera nel Mediterraneo Orientale toccando porti in Grecia e nel Dodecaneso. Poco dopo, il 26 novembre 1929, l’esploratore “Brindisi” fu posto in disarmo e poi, dopo essere stato impiegato come nave alloggio truppe ad Ancona, Pola e Trieste, fu infine radiato dal servizio attivo l’11 marzo 1937 e fu avviato alla demolizione.

La motonave “Brindisi” invece, era italiana di nascita: era stata costruita dai Cantieri Riuniti Dell’Adriatico nel porto di Monfalcone su incarico della Puglia S. A. di Navigazione a Vapore, che la impiegò sulle tratte Venezia-Trieste-Pola-Lussinpiccolo-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattolico/CpukctkUcp'I kqxcppkF wtcl | q/Xcnpq/'Dtłpf kłk'/O qpqr qrk'Detk /Molfetta-Barletta....

Impostata il 15 dicembre 1930, la nave “Brindisi” fu varata il 15 giugno 1931 ed entrò in servizio il 27 luglio. Con 78 metri di lunghezza e 12 di larghezza, aveva un’altezza di 7 metri e mezzo, con un dislocamento netto di 1.073 tonnellate e lordo di 1.976. La propulsione era affidata a 2 motori diesel Fiat con 3300 hp di potenza totale. Con 2 eliche raggiungeva la velocità di 15 nodi, aveva 4 stive di 1.722 metri cubi per una capacità di carico di 1.231 tonnellate e trasportava nelle cabine fino a 72 passeggeri. Dopo pochi mesi di servizio, il 25 dicembre 1931, la “Brindisi” s’incagliò nei pressi di Pasman, un’isola dell’attuale Croazia, riportando comunque solo danni lievi e potendo essere agevolmente disincagliata. Il 21 marzo 1932 la proprietaria società Puglia di Bari confluì nella Società di Navigazione San Marco di Venezia, che in seguito divenne Adriatica Società Anonima di Navigazione, e la motonave “Brindisi” fu principalmente impiegata sulle rotte tra Venezia la Dalmazia e l’Albania, mentre dopo il 1937 venne spesso impiegata anche su altre rotte in sostituzione di navi poste temporalmente ai lavori.

Il 20 maggio 1940, poche settimane prima dell’ingresso dell’Italia nella seconda guerra mondiale, la motonave “Brindisi” venne posta in disarmo a Bari, dove fu sottoposta a lavori di conversione in incrociatore ausiliario, imbarcando un armamento composto da 2 cannoni da 102 mm e 4 mitragliere da 13 mm, nonché da attrezzature per la posa di 60 mine. Consegnato ufficialmente dalla Regia Marina il 16 giugno 1940, a Brindisi, sua città eponima, il nuovo incrociatore “Brindisi” venne iscritto nel ruolo del Naviglio ausiliario dello Stato, e tutto il suo equipaggio venne militarizzato.

ma la formazione austroungarica fu localizzata e attaccata dagli aerei italiani che la costrinsero a rientrare a Cattaro.

Conclusa la guerra, la Helgoland fu una delle varie unità navali che furono consegnate all’Italia per effetto del Trattato di Saint-Germain-en-Laye, come riparazione dei danni di guerra. Fu consegnata alla Regia Marina il 19 settembre 1920 nel porto di Biserta, raggiungendo poi La Spezia il 26 ottobre seguente dove gli fu conferito il nuovo nome di “Brindisi”. La nave quindi, subì lavori di riparazione dal 6 aprile al 16 giugno 1921 per essere messa punto come incrociatore esploratore, entrando così pienamente in servizio come nave di bandiera del contrammiraglio Massimiliano Lovatelli. Il “Brindisi” salpò per Istanbul il 3 luglio, visitando numerosi porti d’Italia, Grecia e Turchia durante il tragitto, rilevando l’incrociatore San Giorgio come nave ammiraglia dello Squadrone Orientale e servendo in questo ruolo fino al suo ritorno in Italia il 7 gennaio 1924.



A partire dal 6 dicembre 1940 il “Brindisi” venne adibito a compiti di scorta ai convogli tra l’Italia e l’Albania, e nel marzo 1941 venne inviato in Libia, per partecipare alla posa di alcuni campi minati al largo di Tripoli. Successivamente l’unità ritornò ad operare sulle rotte verso l’Albania, e anche la Grecia, con funzioni di scorta. Il 20 maggio 1941 l’incrociatore salpò da Brindisi, in unione con il cacciatorpediniere Mirabello, per scortare a Patrasso 4 unità mercantili. All’alba del 21 maggio il Mirabello avvistò l’esplosione della cannoniera Matteucci che era salata su una mina e si avvicinò per prestare soccorso, ma urtò a sua volta una mina perdendo la prua e, dopo inutili tentativi di salvare la nave, l’equipaggio la dovette autoaffondare. Il “Brindisi” recuperò 63 componenti di quell’equipaggio, mentre gli altri raggiunsero la riva a nuoto o vennero raccolti da altre unità. Il 9 gennaio 1942 l’incrociatore lasciò nuovamente Brindisi diretto a Patrasso, di scorta al piroscafo Fedora. Prima dell’alba del mattino del 10 gennaio il convoglio venne attaccato dal sommergibile britannico Thrasher con il lancio di quattro siluri, due dei quali centrarono il Fedora che affondò dopo poco più d’un’ora e mezza.

Il 4 marzo 1942 il “Brindisi” venne dislocato al Pireo, per scortare i convogli diretti a Creta, rientrando dopo qualche mese a Brindisi per essere sottoposto a lavori e ritornare in servizio il 12 novembre 1942, assegnato alle scorte per i convogli diretti in Tunisia. Il 29 novembre 1942 lasciò Biserta diretto a La Spezia, insieme alla torpediniera Climene e di scorta alla motonave Città di Tunisi e alle 10 di quella sera il sommergibile HMS Seraph attaccò il convoglio lanciando due siluri contro il “Brindisi”, che venne mancato di stretta misura.

Partito da Bari alla volta di Cattaro la sera del 6 agosto 1943 al comando del capitano di fregata Loris Greco e, insieme alla torpediniera Rosolino Pilo, di scorta al piroscafo Italia adibito al trasporto truppe, il “Brindisi” venne attaccato a 8 miglia a nordest di Bari dal sommergibile britannico Uproar che gli lanciò quattro siluri, uno dei quali, alle 22.05 andò a segno in corrispondenza della stiva numero 2. Lo scoppio uccise dieci uomini ed aprì un grosso squarcio nello scafo, immobilizzando la nave. In via di rapido allagamento e con le macchine principali fuori uso, il “Brindisi” iniziò rapidamente ad appopparsi, sino a ritrovarsi in breve con la poppa sommersa sino al ponte di coperta. L’equipaggio abbandonò per intero la nave sulle scialuppe, eccetto il comandante Greco ed altri due uomini, rimasti a bordo mentre il “Brindisi” veniva preso a rimorchio nel tentativo di raggiungere un porto. Ma il salvataggio della nave fallì dopo alcune miglia percorse a rimorchio: circa un’ora dopo il siluramento, una paratia cedette e la nave, abbandonata a nuoto dai tre militari rimasti a bordo, affondò nel giro di qualche minuto, a circa due miglia dal faro di San Cataldo. Eccezione fatta per le dieci vittime dell’esplosione del siluro, l’intero equipaggio fu salvato dai mezzi di soccorso giunti sul posto.

Dopo quasi 60 anni dall’affondamento, il relitto dell’incrociatore “Brindisi” fu individuato sul fondo marino al largo di Bari dalla nave idrografica Ammiraglio Magnaghi, durante una campagna idrografica effettuata nell’autunno del 2011. Questa in breve la storia ufficiale della



**LE IMMAGINI** In alto Lord Louis Mountbatten-Foto del 1976, sotto medaglie del Regio esploratore 'Brindisi'

regia – e sfortunata – nave intitolata a “Brindisi”. Ma a essa è legata anche una storia molto particolare che riguarda direttamente il suo comandante Loris Greco: tutta un’altra storia che – già raccontata da Antonio Mario Caputo – merita certamente d’essere ricordata.

Una sera dell’estate del 1921 nel corso di un incontro sociale, di quelli usuali tra gli ufficiali di marina prima di una lunga partenza per mare, si conobbero e strinsero amicizia il giovane sottotenente di vascello Loris Greco e l’altrettanto giovane – erano nati lo stesso anno, 1900 – ufficiale inglese Louis Mountbatten e i due, prima del commiato, decisero di scambiarsi la scia-bola, la preziosa arma distintiva di ogni ufficiale: un solenne rituale privato che – eventualmente – secondo un’antica tradizione viene eseguito tra ufficiali di marina che scoprono motivi di reciproca stima.

Loris Greco quella sera, probabilmente, non sa-

peva che il suo nuovo amico Louis Mountbatten fosse un inglese davvero importante: si trattava del I conte Mountbatten di Burma, nato principe di Battenberg; per via materna era bisnipote della regina Vittoria e cugino del re d’Inghilterra Giorgio V; nonché era zio materno dell’ appena nato Philip, futuro duca di Edimburgo marito della regina Elisabetta; eccetera. Quel giovane ufficiale era inoltre un uomo dalle straordinarie qualità personali e militari, e già durante la prima guerra mondiale, si era comportato con onore nei ranghi della Royal Navy. E, certamente, Greco non avrebbe potuto neanche immaginare che quel giovane ufficiale inglese sarebbe stato nominato, nel 1947, viceré dell’India: fu lui l’ultimo dei viceré dell’impero anglo-indiano e il primo governatore generale dell’India indipendente. Sarebbe anche divenuto First Sea Lord – Primo lord del mare – e capo di stato maggiore della Marina britannica e poi, nel 1965, sarebbe stato anche ministro della difesa del Regno Unito.

Louis Mountbatten morì all’età di 79 anni in Irlanda, il 27 agosto 1979: fu ucciso in un attentato dell’IRA. Al suo funerale, il 6 settembre 1979 a Londra, sulla bara sistemata sull’affusto di un cannone erano posate la feluca, il bastone di Lord del mare e quella scia-bola che, ricevuta nel 1921 dall’ufficiale italiano Loris Greco, lo aveva accompagnato in tutti i suoi anni vissuti in divisa e che è attualmente esposta tra i cimeli di Buckingham Palace.

Anche per Loris Greco quell’arma bianca ricevuta dal giovane ufficiale inglese era diventata il suo inseparabile distintivo, e lo avrebbe certamente accompagnato fino alla morte – avvenuta prematuramente nel 1952 – se non fosse finita sul fondo del mare, in quello specchio d’acqua tra Bari e Brindisi dove affondò nella notte tra il 6 e 7 agosto 1943 quando la nave che comandava, il Regio Incrociatore Ausiliario “Brindisi”, colò a picco in seguito al siluramento del sottomarino britannico Uproar.

Il comandante Greco, dopo il siluramento e dopo aver ordinato al suo equipaggio di abbandonare il “Brindisi” e mettersi in salvo, volle rimanere a bordo per un’ultima doverosa ispezione e soprattutto – c’è da esserne certi – per tentare di recuperare dalla sua cabina, presto avvolta da fiamme e fumo, la scia-bola donatagli da Mountbatten. Ma non fu possibile: Loris Greco si salvò rocambolescamente a nuoto mentre la sua nave portava con sé sul fondo delle acque prossime alla costa brindisina la spada da ufficiale di marina del suo amico inglese: Mountbatten, Primo Lord del Mare e Viceré d’India.

