

VINCENZO MELECA

**LA VITA AVVENTUROSA DI
FRANCESCO DE MARTINI
IL CARRISTA PIÙ DECORATO FRA TUTTI**

Vite avventurose: Francesco De Martini

Vincenzo Meleca

Ci sono uomini che nascono sotto stelle particolari, stelle che gli disegnano una vita avventurosissima

Francesco De Martini è senz'altro uno di questi.

Dalla nascita allo scoppio della guerra d'Abissinia.

Un piccolo mistero circonda le sue origini: non si hanno infatti notizie certe né sulla data né sul luogo di nascita. Secondo Vittorio Beonio Brocchieri, De Martini era nato in Mesopotamia da famiglia di commercianti italiani, Giuseppe Puglisi identificò nella Siria il suo luogo di nascita mentre per Gianni Ferraro l'anno di nascita è il 1903.

Nel 1923 risulta comunque che fosse in Italia, dove prestò regolarmente il servizio militare di leva in fanteria, venendo destinato ad operare sui carri armati da pochi anni in servizio nel Regio Esercito.

Congedato con il grado di caporal maggiore, fu richiamato in servizio nel 1927 in un'occasione molto particolare.

Il maggio di quell'anno, infatti, in occasione della visita compiuta ad Addis Abeba dal Duca degli Abruzzi, con lo scopo di sostenere l'ascesa politica di Ras Tafari, allora reggente dell'Impero Etiopico, era stato donato proprio a colui che divenne Hailè Selassie un carro armato Fiat 3000 mod. 21¹.

Ufficialmente con il compito di istruttore delle truppe etiopi fu scelto proprio De Martini, che allo scopo fu promosso al grado di Sergente, affiancato dal Caporale Carrista Antonio Morelli del Reggimento Carri Armati, pilota del carro.

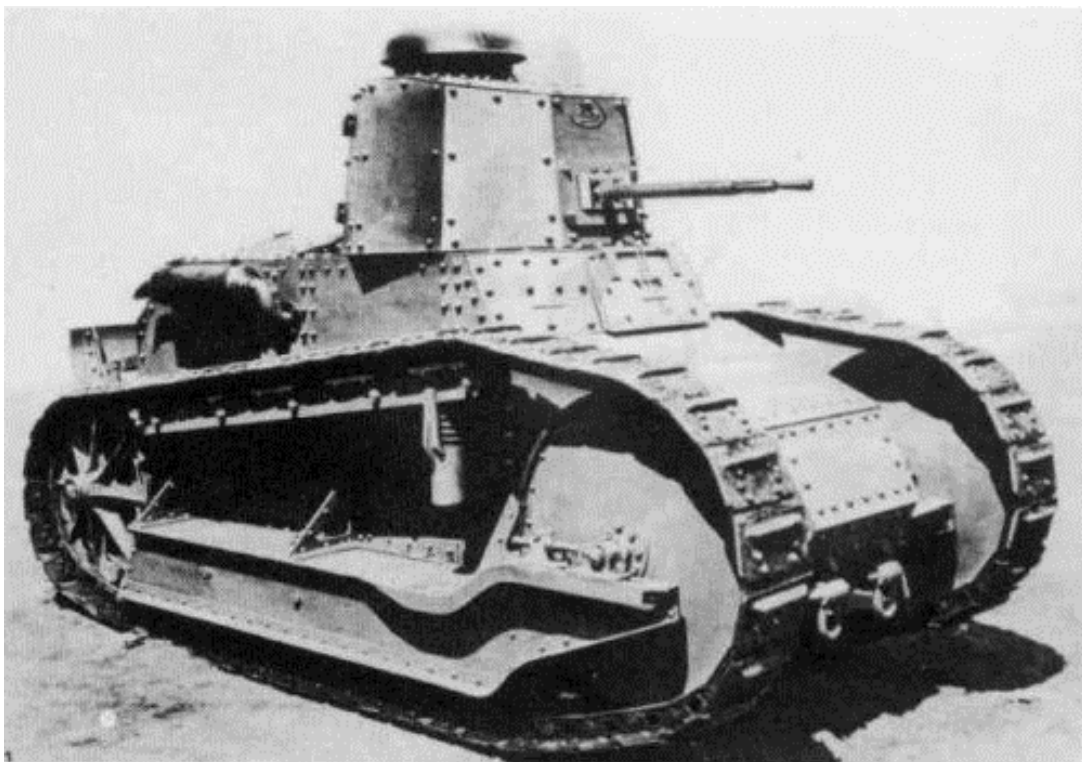
A De Martini, che probabilmente era stato reclutato dal Servizio Informazioni Militari anche in virtù delle sue esperienze giovanili maturate in Medio Oriente e la sua ottima conoscenza delle lingue, in realtà erano stati affidati altri compiti, quali quello di vegliare sulla sicurezza di Ras Tafari e quello di raccogliere informazioni sulla situazione politica e militare.

Nei primi mesi del 1930 i contrasti tra l'Imperatrice Zauditu e Ras Tafari divennero via via sempre più duri, tanto che i sostenitori della prima, alla sua morte, avvenuta il 2 aprile 1930, si mobilitarono contro il secondo, nel frattempo divenuto Imperatore d'Abissinia, con il nome di Hailè Selassie I.

¹ *Tracce di cingolo*, Maurizio Parri, pag. 29. Il carro armato Fiat 3000 fu la versione prodotta in Italia, con alcune modifiche, del carro francese Renault FT-17. La produzione iniziò nel 1918, con lo scopo di dotare l'Esercito di un carro d'assalto simile, ma la fine del conflitto e la difficile situazione interna dell'Italia comportarono che il primo esemplare non venisse terminato che nel 1920. Il carro entrò in servizio nel 1921 con la denominazione ufficiale di carro d'assalto Fiat 3000 Mod. 21 (talora definito Mod. A). Nel 1929 venne collaudata una nuova versione con alcune migliorie al motore, al treno di rotolamento ed all'armamento. Questa nuova versione, entrata in servizio nel 1930 venne appunto conosciuta come Mod. 30 (o Mod. B).

Quando la situazione si aggravò, De Martini, insieme al Morelli, predispose uno dei due carri Fiat (al primo se ne era nel frattempo aggiunto un secondo, probabilmente mod. 30²) ad eventuali interventi di emergenza.

L'occasione non si fece attendere, ed una sera del novembre del 1930 l'italiano fu avvertito che si era giunti al punto di rottura e che i sostenitori dell'imperatrice Zauditu e del ras Tafari erano scesi nelle strade di Addis Abeba e stavano preparandosi a darsi battaglia. De Martini e Morelli arrivarono rapidamente in loco col loro Fiat 3000 la cui presenza bastò, senza che si sparasse un solo colpo, ad assicurare la vittoria al partito del ras Tafari³.



Carro armato Fiat 3000

La guerra d'Abissinia

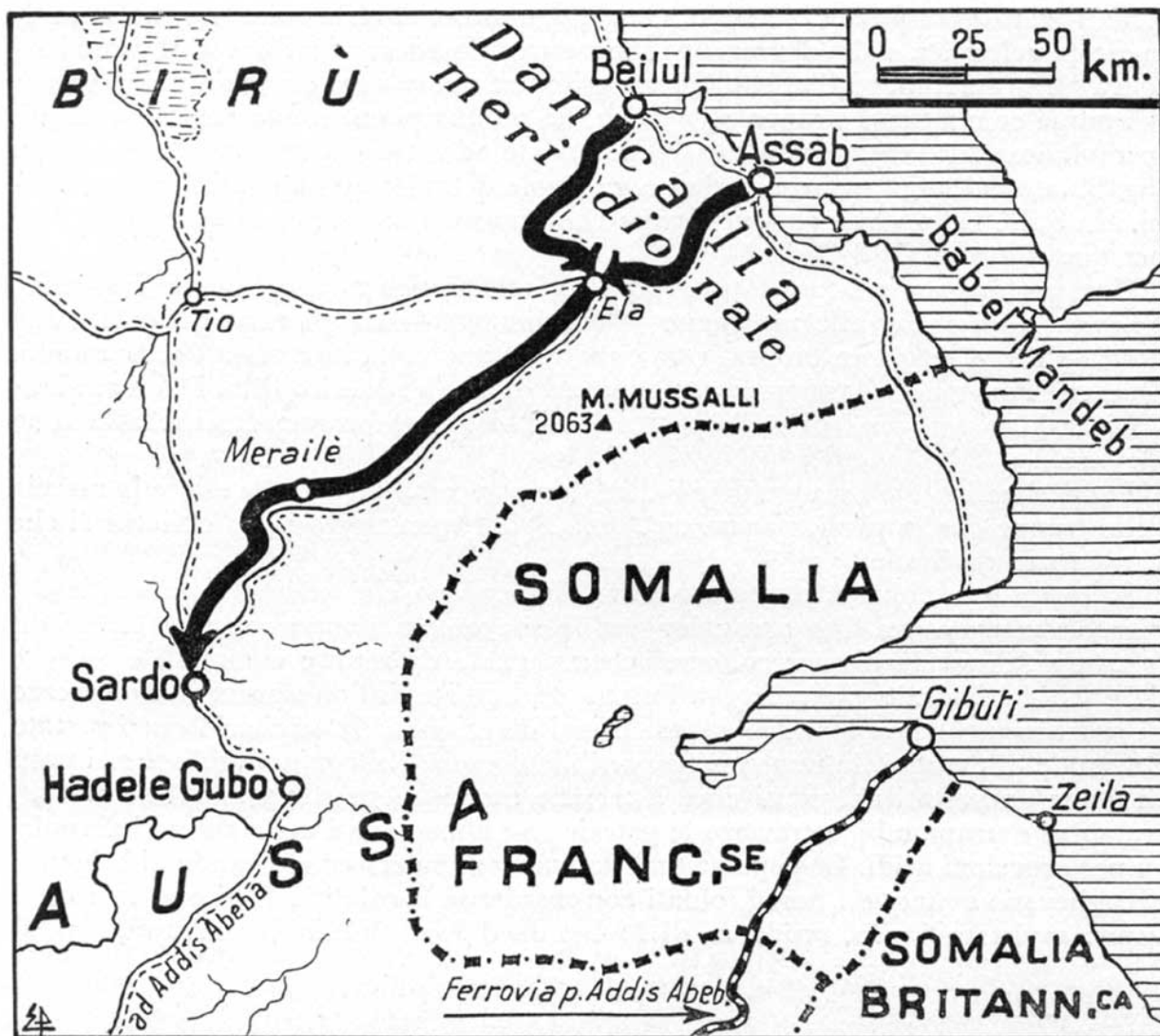
Dopo quell'episodio, di De Martini si perdono le tracce fino al 1935, quando fu richiamato alle armi ancora con il grado di Sergente maggiore e con l'incarico di aiutante del Sottotenente di Cavalleria Gianfranco Litta-Modignani, comandante della Banda Irregolare di Beilul, (detta anche Colonna Ruggero-Modignani, o Colonna Litta-Modignani od ancora Colonna Dancala) costituita per l'appunto a Beilul (Dancalia) tra la fine del 1935 e l'inizio del 1936, con circa 350 ascari, in gran parte dancali, somali e yemeniti, e destinata ad effettuare – unico reparto armato della colonna agli ordini del Colonnello Vittorio Ruggero – l'ardita operazione di

² A questi due esemplari se ne aggiunsero altri due nei primi anni '30, ma non risulta che l'esercito etiopico li abbia impiegati nel conflitto con l'Italia. Catturati pressochè intatti, ma privi d'armamento, furono inglobati dalle unità carriste italiane che impiegavano anch'esse il Fiat 3000.

³ *Storia dei Mezzi Corazzati*, Fratelli Fabbri Editori, 1976.

occupazione del territorio dell'Aussa e del suo capoluogo, Sardò, avvenuta l'11 marzo 1936.

Questi uomini che partirono da Beilul il 19 gennaio costituivano una banda più simile ad un gruppo di "avventurieri degni di un romanzo di Salgari"⁴ che a un reparto dell'esercito. La spedizione dovette traversare per 300 chilometri la regione forse più inospitale del mondo, un deserto di colate laviche e distese di sale situato fino a 155 metri sotto il livello del mare, con temperature superiori ai 60 gradi.



LA MARCIA compiuta dalla nostra colonna da Assab-Beilul a Sardò.

Questa impresa, giudicata impossibile non solo da molti ufficiali del Regio esercito, ma persino da molti consiglieri di Hailè Selassìè, fu resa possibile dall'appoggio della Regia Aeronautica che, con alcuni Caproni Ca 101 e Savoia Marchetti SM 81 della 10^a squadriglia, non solo rifornì la colonna di viveri ed acqua, ma entrò anche in

⁴ Guerra aerea sull'Etiopia 1935-1939, Roberto Gentilli, Edai, pag.82

azione andò in azione contro una colonna di cavalleria nemica, attaccandola con mitragliatrici e spezzoni tanto da metterla in fuga.

L'avanzata della Colonna Litta-Modignani fu fermata dallo Stato Maggiore per motivi che tuttora non sono stati chiariti e poté riprendere soltanto l'8 marzo. Al Comando, questa volta, c'era il Colonnello Ruggero⁵. Dopo una marcia di 130 chilometri la colonna arrivò finalmente a Sardò ed al suo forte, che conquistò quasi senza colpo ferire l'11 marzo successivo.

L'impresa ebbe un impatto militare tutto sommato relativamente modesto, anche se a Sardò fu approntata una pista di volo che consentì alla Regia Aeronautica di poter colpire molti importanti obiettivi quali la ferrovia Addis Abeba-Gibuti, il nodo stradale di Dessiè e persino i sobborghi e l'aeroporto della capitale. Molto più rilevante fu invece quello politico e mediatico.

Per questa impresa Litta-Modignani fu promosso Tenente ed insignito del titolo di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia, mentre De Martini fu promosso nel 1936 al grado di sottotenente e gli fu affidato il comando di una delle due bande del Gruppo Bande Dancalia, quella cammellata⁶.

Fu probabilmente proprio a Sardò che Vittorio Beonio Brocchieri⁷, che vi era arrivato con il suo aereo, conobbe De Martini, lasciandoci questa colorita descrizione: “Era un tipo strano, tarchiato, baffetti, occhi vivi, lo sentii chiamare sergente maggiore ma in realtà non vestiva né militare né da borghese. Aveva dei pantaloni da messicano, degli stivali da lanzicheneco, un copricapo da circasso, alla cintura teneva una pistola fuori ordinanza, da romanzo giallo, al collo un fazzoletto verde come gli arabi e alla cintura una cartucciera gigantesca. Mi disse che era nato in Mesopotamia da italiani: *“Conosco poco l'italiano ma parlo e scrivo meglio l'arabo e tengo a memoria buona parte dei Corano. Parlo anche amarico meglio di molti abissini; Non ho istruzione perché disprezzo le scuole: a tredici anni scappai da casa per darmi con pochi compagni all'avventura nel deserto, pistole alla mano contro beduini e briganti.”*

La seconda guerra mondiale

Nel 1940 lo ritroviamo in Eritrea, con il grado di capitano di fanteria, nel SIM, Servizio Informazioni Militari. La sua eccellente conoscenza dei luoghi e della lingua locale inducono i comandi ad affidargli missioni pericolose in zone impervie e difficile come la Dancalia, dove contrasta efficacemente le puntate offensive delle truppe inglesi, operando spesso dietro le linee nemiche.

Catturato nel luglio 1941, dopo poche settimane riesce ad evadere e si dà alla macchia, cercando di riprendere i contatti con i comandi militari e del SIM. Persa

⁵ Sembra che Galeazzo Ciano non nutrisse particolari simpatie per il Colonnello Vittorio Ruggero e avesse sin dall'inizio insistito perché il comando fosse affidato a Litta-Modignani, che gli sembrava più idoneo per guidare un'impresa. Il grado di sottotenente (e per giunta di complemento) non era però ritenuto dalla stapa dell'epoca compatibile con la guida di quel reparto, per cui Litta-Modignani fu talora “promosso” Generale dalla carta stampata.

⁶ *Dancalia*, Luca Lupi, Istituto Geografico Militare, 2009

⁷ Vittorio Beonio Brocchieri (1902-1979) fu non solo un giornalista di guerra ed un valente aviatore, ma anche un apprezzato studioso di storia delle dottrine politiche, materia di cui tenne per lunghi anni la cattedra all'Università di Pavia

l'Eritrea e consumata la resa italiana in Africa Orientale a Gondar, il 27 novembre 1941, De Martini non si arrende e decide, come tanti altri civili e militari italiani⁸, di continuare a combattere contro gli Inglesi, accettando l'incarico di riorganizzare il servizio informativo.



⁸ Ricordiamo in particolare il tenente Amedeo Guillet (chiamato dai suoi uomini "Comandante Diavolo"), il capitano di vascello Paolo Aloisi e la dottoressa Rosa Dainelli

Non è qui l'occasione per narrarne le spericolate ed ardite azioni, se non quella con cui, il 1° agosto 1941, fece saltare in aria un grande deposito di munizioni e di altro materiale di preda bellica a Daga, nei pressi di Massaua.

Infatti, dopo quell'episodio De Martini, non potendo più rimanere in Eritrea, dove la polizia militare britannica gli dava una caccia senza quartiere, attraversa il mar Rosso su un motoscafo ed approda in Yemen, dalle cui coste, a bordo di apparentemente innocui sambuchi da pesca con equipaggi formati in gran parte da marinai eritrei rimasti fedeli all'Italia, che lo avevano soprannominato "Abba Bahr" (padre del mare), organizza un sistema di osservazione del movimento di convogli e di navi militari alleati attraverso il Mar Rosso.



Il capitano Francesco De Martini

Di tali movimenti informava poi via radio il SIM e Supermarina a Roma.

Non contento, a luglio 1942 organizzò un'altra serie di operazioni di sabotaggio ad installazioni britanniche sulla costa dell'Eritrea. L'ultima di queste missioni, iniziata il 21 luglio gli fu però fatale. Al rientro, infatti, ebbe problemi al suo piccolo

sambuco, lo *Zam Zam*⁹, per cui fu costretto a fermarsi a Melma, una delle isole Duaiat, lungo la costa araba¹⁰.



Un moderno piccolo sambuco a vela, simile a quelli che De Martini probabilmente usò

Qui, il 1° agosto, mentre effettuava le necessarie riparazioni, lo sorprese l'incrociatore ausiliario ("Armed merchant cruiser") *Arpha*¹¹, che, probabilmente in

⁹ Zam Zam è il nome del pozzo che si trova nel perimetro della Grande Moschea della Mecca, ad una ventina di metri dalla Ka'aba. E' considerato sacro dagli islamici e santa la sua acqua in quanto per la loro tradizione salvo dalla morte per sete Agar (Hagar, in arabo), seconda moglie di Abramo e del loro figlio Ismaele (Ismail).

¹⁰ Melma più che un'isola è un banco di sabbia coralline situate a qualche centinaio di metri ad est della principale delle isole Jinnabiyat (19°46N-40°35E), come adesso vengono chiamate le Duaiat. Il piccolo arcipelago si trova di fronte al villaggio saudito di Ash Shaggah.

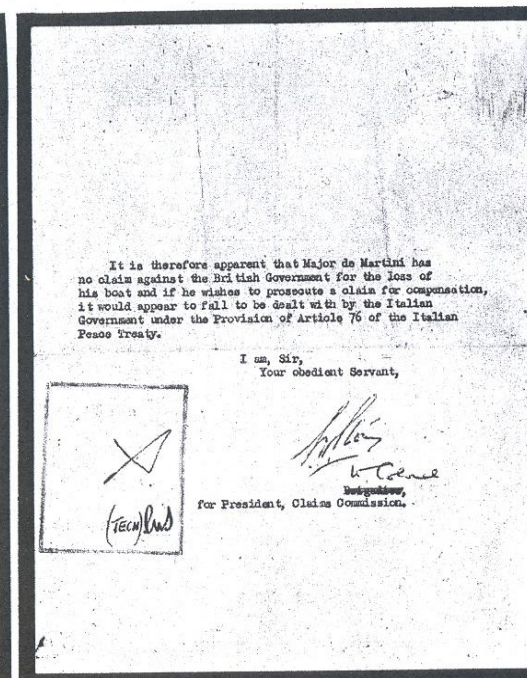
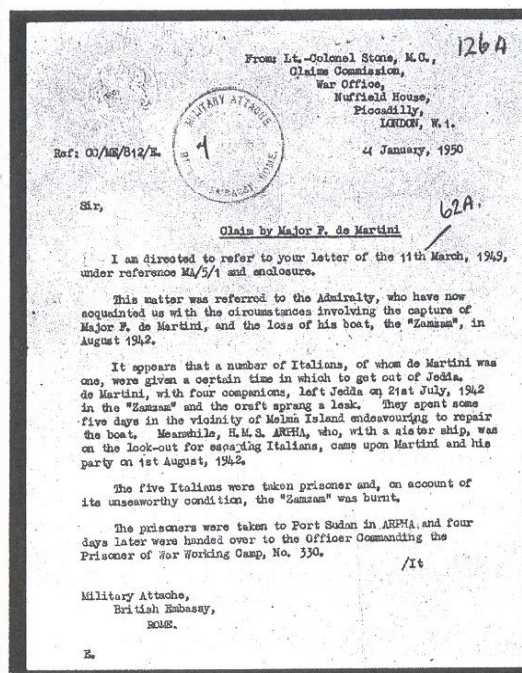
¹¹ All'epoca della cattura di De Martini l'*Arpha* era al comando del Capitano della riserva Richard Thurston Bailey. L'*Arpha*, requisito dalla Royal Navy nel 1939 e destinato nel marzo 1940 alla base di Port Said, dove ufficialmente avrebbe dovuto svolgere servizio anticontrabbando (Contraband Control Service) come "armed boarding vessel", era stato costruito nel 1900 come traghetto presso i cantieri W Denny & Bros, Dumbarton col nome di *Canterbury* per la South Eastern and Chatham Railway con il nome di Canterbury. Varato il 6 dicembre 1900 fu usato sulla rotta Dover-Calais-Dover. Con una lunghezza di 59,54 m, una larghezza di 8,53 m ed un pescaggio di 4,32 m, aveva una velocità massima di 14 nodi ed una stazza di 602 t. Cambiò più volte armatori: il 1° gennaio 1923 fu infatti ceduto alla Southern Railway, quindi, nel 1926, alla W E Guinness, che lo ribattezzò *Arpha*. Trasferito in Mediterraneo dopo essere stato acquistato da un'altra società armatrice, la Crete Shipping Co Ltd, nel 1938 fu acquistato dalla Sark Motorships Ltd e quindi, nel 1939, requisito dalla Royal Navy. Nel 1946 fu acquistato dalla Compagnia Shell de Venezuela, ribattezzato *Coriano* e spostato nel Mar dei Caraibi, dove fu utilizzato dalle compagnie petrolifere Shell ed Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd come traghetto passeggeri durante la costruzione di una raffineria in Venezuela. Il 28 ottobre 1955 fu avviato alla demolizione nei cantieri North American Smelting Co di Bordentown, New Jersey.

IL DIAVOLO DEL MAR ROSSO

Il capitano carrista Francesco De Martini poco prima della sua missione segreta per l'Ufficio Informazioni militari dell'Impero. All'atto della caduta dell'Amba Alagi il capitano De Martini si trovava in Dancalia per scoprire eventuali infiltrazioni inglesi dalla costa. Fu allora che ricevette l'ordine di sorvegliare segretamente il reimbarco delle truppe inglesi a Massaua che dopo la fine della campagna in A.O. venivano dirette al fronte egiziano.

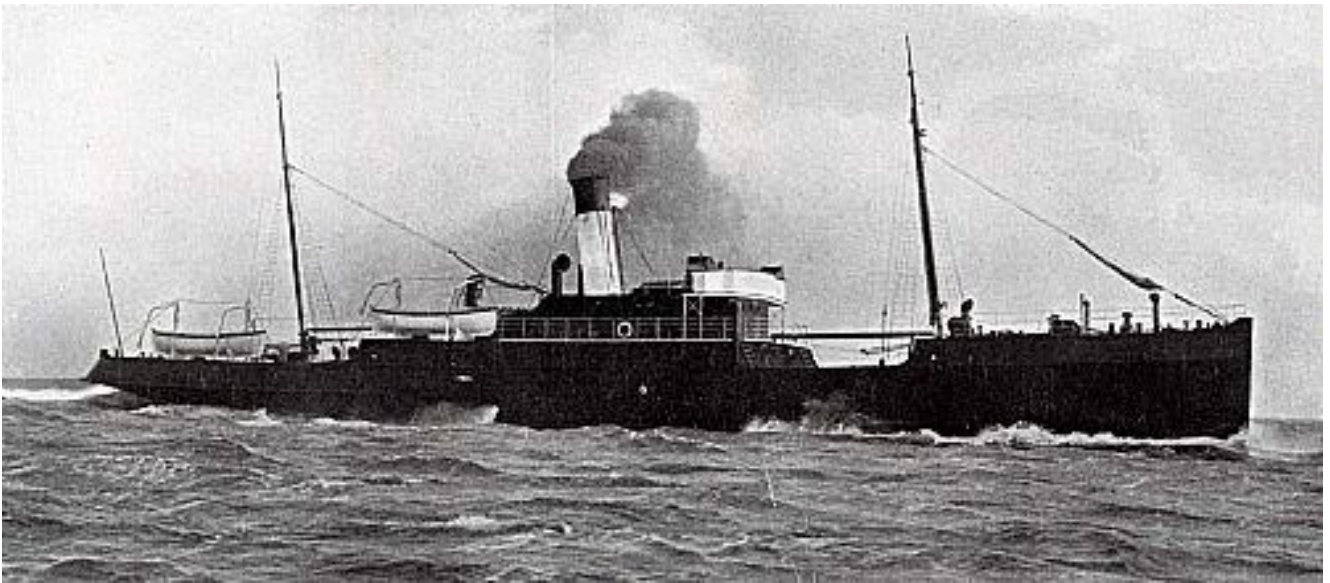


Successivamente l'ardimentoso ufficiale ricevette l'ordine di raggiungere Gedda nello Yemen per mettersi in rapporto radiotelegrafico col Servizio Informazioni Militari di Roma, missione che assolse con un'audace fuga da Massaua su un motoscafo, sfuggendo ai mitragliamenti di un aereo, dopo avere incendiato i depositi di materiale bellico e l'ingente bottino catturato dagli inglesi e concentrato nel porto di Massaua. De Martini fu decorato infine con medaglia d'oro. Il capitano De Martini, ora tenente colonnello, godeva di grande autorità fra gli italiani e grandissimo prestigio fra gli indigeni che lo chiamavano Abba Bahr « Padre del mare » per il suo ardimento leggendario e per la sua generosità.



Lettera della Commissione dei Reclami presso il Ministero della Guerra britannico, per il tenente colonnello De Martini, nella quale si narra in sunto come avvenne la cattura del De Martini nel Mar Rosso, il 1° agosto 1942, quando egli partito da Gedda tentava di riattraversare il Mar Rosso per rientrare in Eritrea insieme a cinque altri militari sulla barca « Zem Zem », e riprendere il servizio d'informazioni militari nell'Impero. La lettera è una risposta negativa alla richiesta del tenente colonnello De Martini che aveva chiesto il risarcimento della barca bruciatagli dagli inglesi in un'isoletta vicino all'isola Melma. È questa una testimonianza della caccia che gli inglesi davano al De Martini la cui impresa è stata premiata con la medaglia d'oro al Valor Militare. La motivazione dice tra l'altro: « Affermazione simbolica delle più alte gesta compiute dai migliori figli d'Italia, che, tramandando il loro leggendario valore, scrissero le più belle pagine della nostra Storia coloniale ».

base ad informazioni di indigeni locali, incrociava in quelle acque da alcune settimane, facendo prigionieri lui ed altre cinque italiani e ponendo così fine a quello che per gli inglesi era diventato un vero e proprio incubo.



L'Arpha, quando ancora si chiamava Canterbury (da: <http://www.clydesite.co.uk>)

La prigionia ed il dopoguerra

Per la sua pericolosità De Martini fu oggetto di particolari misure di sicurezza e fu infine trasferito nel campo di prigionia di Yol, in India¹².

Rimarrà prigioniero di guerra fino al 1946, quando finalmente ritorna in Italia, dove rimane nei ranghi dell'Esercito fino a raggiungere, nel 1962, il grado di generale di Brigata.

Il carattere dell'uomo è dimostrato dal fatto che a guerra finita, l'11 marzo 1949, chiese al Ministero della Guerra britannico un risarcimento per l'imbarcazione bruciata, ottenendone peraltro un cortese ma fermo rifiuto il 4 gennaio dell'anno successivo...

Per il suo coraggio ed ardimento fu insignito della medaglia d'oro al valor militare¹³ con questa motivazione:

“Già affermatosi in gesta magnifiche per essenza di valore e temerario ardimento. Braccato dai nemico occupante, venuto a conoscenza dell'esistenza di un deposito di materiali, del valore di miliardi, di grande interesse ai fini operativi dell'avversario, nonostante la stretta vigilanza riusciva ad incendiarlo, per sua iniziativa e da solo, con gravissimo rischio ed estrema abilità, determinandone la totale distruzione. Subito dopo prendeva il mare su mezzo di scarsa efficienza e, lottando contro l'infido equipaggio e la furia degli elementi, raggiungeva la costa araba, da dove riusciva a ristabilire contatti, come da ordine ricevuto, con la Patria lontana. Incaricato di nuova missione, benché fisicamente debilitato e privo di qualsiasi aiuto, animato da ferma

¹² Come risulta dall'elenco dei prigionieri italiani a Yol , riportato da <http://www.loccidentale.it/node/85514>

¹³ De Martini fu insignito il 16.7.1957 anche dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia (si veda: http://www.quirinale.it/elementi/Onorificenze.aspx?pag=0&qIdOnorificenza=&cognome=De%20Martini&nome=francesco&daAnno=1800&aAnno=2011&luogoNascita=&testo=&ordinamento=ODE_COGNOME)

volontà e fede inesausta, si avventurava ancora una volta in mare aperto su fragile imbarcazione di fortuna per rientrare in Eritrea. Catturato da unità navali nemiche, che lo ricercavano, destava l'ammirazione dello stesso avversario per il suo eccezionale coraggio e la generosa noncuranza del pericolo. Fulgido esempio, luminosa affermazione e simbolo della eroica resistenza italiana in terra d'Africa. - Massaua e Daga, 7 agosto 1941 - Mar Rosso, 16 luglio – 1 agosto 1942.”
La sua vita avventurosa finisce nel 1980.

Per chi desidera approfondire:

AA.VV. *Cronache illustrate dell'azione italiana in A.O.*, Tumminelli e C. Editori, Roma, 1936

Beonio Brocchieri Vittorio, *Cieli d'Etiopia, avventure di un pilota di guerra*, Milano, Mondadori, 1936

Cernuschi Enrico, *La resistenza sconosciuta in Africa Orientale*, in *Rivista Italiana Difesa*, dicembre 1994.

Ferraro Gianni, *Enciclopedia dello spionaggio nella Seconda Guerra Mondiale*, Sandro Teti editore, 2009

Gentilli Roberto, *Guerra aerea sull'Etiopia 1935-1939* - Edai, pag.82-83-84

Isacchini Valeria, *Il sambuco, il dhow e la pesca delle perle alle Dahlak*, in <http://www.ilcornodafrica.it/uc-sambuchi.htm> luglio 2009

Lupi Luca, *Dancalia*, Istituto Geografico Militare, 2009.

Lupinacci Pier Filippo e Cocchia Aldo, *Le Operazioni in Africa Orientale, USMM*, Roma 1961

Parri Maurizio, *Tracce di cingolo*, pag. 29, in <http://www.assocarri.it>

Puglisi Giuseppe, *L'impero clandestino*, Candido tra giugno e settembre 1956

Rosselli Alberto, *Storie Segrete. Operazioni sconosciute o dimenticate della seconda guerra mondiale*, Iuculano Editore. Pavia, 2007