

## ARMANDO GORI SOTTOCAPO TIMONIERE "IN STAGE" SULLA R.N. CALABRIA



Anche se non ho mai conosciuto il mio nonno materno Armando Gori, di cui porto il nome, fin da quando ero bambina ho avuto modo di apprendere molto su di lui attraverso le testimonianze di mia madre Elda e dei miei zii: erano ricordi che ne ricostruivano soprattutto la dimensione familiare di padre affettuoso, narratore di avventurose storie di viaggi sul mare, più che quella pubblica di eroe (fu insignito della medaglia d'argento per la partecipazione, come comandante del MAS 15, alla famosa impresa di Premuda il 10 giugno 1918). Il legame con questa figura quasi mitica nel mio immaginario infantile si è rinsaldato ed ha assunto contorni più realistici alla fine degli anni '90, quando, in occasione della laurea in storia (la seconda, avevo già 40 anni), ho deciso di dedicare la mia tesi, con relatore il professor Antonio Gibelli, alla biografia di mio nonno, avvalendomi del ricchissimo archivio familiare che mio zio Antonio, l'unico figlio maschio, ha conservato per anni con cura quasi religiosa. Questo testo, dal titolo *Armando Gori e l'impresa di Premuda tra storia e mito*, è rimasto nel dimenticatoio per anni finché nel 2016, alla morte dello zio, ho avuto modo di accedere direttamente all'archivio, constatando che era ancor più consistente di quanto pensassi. Da qui mi è venuta l'idea di utilizzare questo materiale per realizzare un'esposizione in occasione del centenario dell'azione che lo ha reso famoso: ne è nata un'ampia sezione all'interno di una mostra sull'ultimo anno di guerra dal titolo *1918: l'anno della vittoria?* che ha avuto luogo alla Biblioteca Universitaria di Genova dall'8 febbraio al 6 aprile 2018. Nell'analisi e nella selezione del materiale, così come nell'allestimento e nella preparazione dei testi, ho coinvolto, all'interno di un progetto di Alternanza Scuola Lavoro, una delle mie classi del Liceo Classico Colombo, dove sono docente di Storia dell'arte. La mostra ha avuto un buon successo ed è stato proposto a me e a mia sorella Alessandra, anche lei docente di lettere e grande appassionata di storia, di organizzarne un'altra nella Sala Mostre della Biblioteca Comunale Berio: *Giovani di fronte alle scelte Un eroe di 100 anni fa attraverso l'archivio familiare*, aperta al pubblico dal 6 al 15 novembre dello stesso anno, e caratterizzata da un taglio diverso, più didattico. Anche in questa occasione ho coinvolto un gruppo di miei allievi del Colombo, per un altro progetto di Alternanza Scuola Lavoro, sempre nella convinzione che dare ai ragazzi l'opportunità di confrontarsi direttamente con il passato sia essenziale per la loro formazione culturale e umana e li aiuti ad uscire da una visione libresca e teorica della storia per coglierne gli agganci con il proprio vissuto personale.

In questa nuova mostra, che esponeva prevalentemente materiale cartaceo dell'archivio, fotografie, documenti, giornali, qualche oggetto con il corredo di un ampio apparato esplicativo, siamo riuscite a raccontare la storia di quest'uomo che ha partecipato, ora da protagonista, ora da

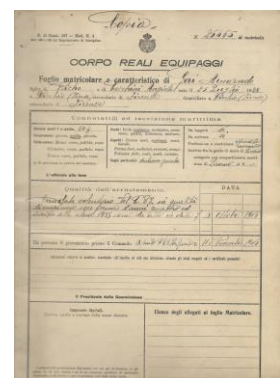
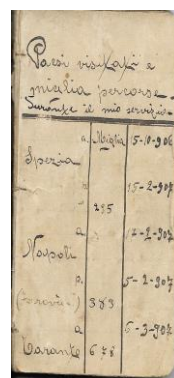
semplice comparsa, ai principali eventi della prima metà del '900, cercando di cogliere le continue connessioni tra dimensione privata e contesto sociale, tra grande storia e vicende individuali.



Locandine relative ad alcune iniziative in ricordo di Armando Gori tra 2018 e 2019

Ed è proprio facendo riferimento alle diverse sezioni didattiche, che riprendevano in parte i capitoli della mia vecchia tesi, che tratterò ora la biografia di mio nonno, all'interno della quale ha una posizione di assoluta rilevanza, per gli anni della formazione, la presenza sulla Regia Nave Calabria negli anni 1911-1912.

Ma partiamo dall'inizio: Armando Gori nasce il 25 luglio del 1888 in Toscana, in una frazione di Vicchio del Mugello sull'Appennino toscano-emiliano, figlio di piccoli proprietari terrieri e con un destino già tracciato, come quello dei suoi tre fratelli: occuparsi delle proprietà familiari e di attività commerciali inerenti alla produzione agricola. Nel 1906, dopo una modesta formazione nelle scuole pubbliche del paese e qualche lezione privata di latino presso un prete della zona, l'amore per i viaggi in terre lontane, lo spirito di avventura, il desiderio di cambiamento e di costruirsi una carriera, spingono il giovane a dare una svolta radicale alla propria vita arruolandosi nel C.R.E. in qualità di "marinaio con ferma di anni quattro", matricola 26465, presso il deposito di La Spezia. Ben presto viene proposto come allievo timoniere: si susseguono gli imbarchi, prima sulla RN Saint Bon, quindi sulla RN Sicilia; il 30 ottobre 1907, passa al deposito C.R.E. di Taranto e si imbarca sulla RN *Caprera* dove finalmente iniziano viaggi di più ampio respiro che lo portano in Africa. Di questi anni è una foto che lo ritrae, giovane marinaretto, a Zanzibar. Tutte queste informazioni sono disponibili, oltre che dal foglio matricolare, anche grazie ad un taccuino, rimasto tra le sue carte, recante come titolo *Paesi visitati e miglia percorse durante il mio servizio*. Si tratta di un libriccino con i quinterni assicurati con filo, senza copertina, di piccolo formato, scritto ad inchiostro con grafia chiara e precisa. Porta tracce d'acqua sulla parte bassa dei fogli.



Testimonianze dei primi anni in Marina: due foto, di cui una a Zanzibar (1908); il taccuino; il foglio matricolare.

Superato l'esame di Sottocapo Timoniere, e dopo due brevi imbarchi sulla RN Andrea Doria e sulla RN Emanuele Filiberto, il 3 maggio 1911 riceve una gradita sorpresa: andrà in Estremo Oriente e per di più sarà trasferito come passeggero. Dopo 28 giorni e 8467 miglia di navigazione (sul Piroscalo tedesco Prinzessin Alice) giunge a Shanghai e si imbarca sulla Regia Nave Calabria. Il servizio ricomincia; i porti toccati sono numerosi, tutti rigorosamente segnati sul suo libriccino, e gli consentono di entrare in contatto con la multiforme realtà asiatica. In ricordo di queste esperienze in terre lontane raccoglie una collezione di 200 cartoline, quasi interamente conservata.



Dalla collezione di cartoline dall'Oriente

Il 26 settembre 1911, la nave mentre è a Shanghai in procinto di risalire lo Yang-Tze per la programmata visita ad Han-Kow, riceve l'ordine telegrafico ministeriale di approntarsi in vista dell'imminente apertura delle ostilità con la Turchia. Quattro giorni dopo parte per il Mar Rosso dove rimane per cinque mesi, impegnata in varie missioni di guerra tra cui la cattura di tre piroscafi di contrabbando diretti ai porti nemici (che frutta a Gori un premio di 1102,02 lire).

Il 18 aprile 1912 il giovane rientra a Venezia, dopo molti mesi di permanenza all'estero, ma tre giorni dopo si reimbarca sulla RN Vespucci diretta in Libia per proseguire la guerra. Al suo ritorno può appuntare sulla divisa il nastrino di campagna significante l'autorizzazione a fregiarsi della medaglia della guerra libica. Nel febbraio 1913 si imbarca sulla RN Roma sulla quale effettua continui spostamenti nel Mediterraneo (Sardegna, Sicilia, Africa Settentrionale, Rodi). E' con un viaggio a Napoli che finisce il suo taccuino il 15-12-1913. Su questa nave segue il corso di perfezionamento a 2° Capo Timoniere, risultando idoneo. Di questo corso sono rimasti nell'archivio di famiglia numerosi componimenti; uno in particolare *"Qual è il più bel viaggio che avete compiuto da quando siete in marina. Descrivetelo brevemente"* gli dà l'opportunità di narrare con dovizia di particolari le eccezionali esperienze che ha potuto vivere nel viaggio in Oriente con la RN Calabria. Nella parte introduttiva racconta la sua partenza da Napoli e la commozione che lo prende mentre lascia le sponde della madrepatria *"pensando al lungo tempo che sarebbe trascorso avanti di rivederla e a stento potei trattenere le lacrime che mi affluivano agli occhi."* Ma passato il momento più critico *"riacquistai la mia abituale calma, incoraggiandomi al sol pensare che avrei visto nuove terre, nuovi mari e nuovi costumi a me del tutto sconosciuti e sarei riuscito ad appagare il desiderio tanto vagheggiato fin dall'infanzia"*; e tra i nuovi costumi, per esempio, raccontando il suo arrivo a Colombo (capitale della colonia britannica di Ceylon) si sofferma su un episodio che l'ha molto stupito: *"Giunto alla banchina una sorpresa di nuovo genere mi aspettava: gli indigeni facevano l'ufficio dei cavalli, infatti lungo la banchina vi era allineato un gran numero di carrozzine a due ruote pronte per trasportare i passeggeri. Salii su di una e subito un robusto negro si messe sotto le stanghe e via di corsa per le strade della città come se avesse letto il mio pensiero"*. In un altro tema dal titolo: *"Dite se preferite essere destinati sul*



naviglio silurante o sopra una nave da battaglia e quali sono le ragioni della vostra preferenza”, egli dichiara di preferire una nave da battaglia “perché c’è sempre la possibilità che essa venga destinata a compiere una lunga campagna all’estero” a conferma della sua passione per i viaggi in terre lontane. E sempre a proposito del suo imbarco sul Calabria, che sicuramente è stato per lui un’esperienza fondamentale, mai dimenticata, nel tema “Parlate di un atto di valore compiuto da un militare essendo voi presente a bordo della nave in cui eravate imbarcato e dei sentimenti che esso vi ha suscitato nell’animo” descrive proprio un episodio occorso mentre faceva parte dell’equipaggio di questa nave (il salvataggio della bandiera da parte di un compagno di cui purtroppo non fa il nome..). Infine il tema “Descrivete brevemente gli avvenimenti principali a cui avete assistito durante la guerra Italo Turca” gli dà la possibilità di parlare nuovamente di quel periodo raccontando il bombardamento del forte di Akabak.

Parlate di un atto di valore compiuto da un militare essendo voi presente a bordo della nave in cui eravate imbarcato e dei sentimenti che esso vi ha suscitato nell'animo.

*Quanto*

Quando la gloriosa nave turca faceva parte dell'equipaggio della R. N. Calabria, la quale aveva il difficile incarico di operare nelle acque del Mar Rosso e manovrare il mare sotto la vela a vela, la Sicilia si cominciò a parlare di un atto di valore compiuto da un militare essendo voi presente a bordo della nave in cui eravate imbarcato e dei sentimenti che esso vi ha suscitato nell'animo.

Parlate di un atto di valore compiuto da un militare essendo voi presente a bordo della nave in cui eravate imbarcato e dei sentimenti che esso vi ha suscitato nell'animo.

*Quanto*

Quando la gloriosa nave turca faceva parte dell'equipaggio della R. N. Calabria, la quale aveva il difficile incarico di operare nelle acque del Mar Rosso e manovrare il mare sotto la vela a vela, la Sicilia si cominciò a parlare di un atto di valore compiuto da un militare essendo voi presente a bordo della nave in cui eravate imbarcato e dei sentimenti che esso vi ha suscitato nell'animo.

Parlate di un atto di valore compiuto da un militare essendo voi presente a bordo della nave in cui eravate imbarcato e dei sentimenti che esso vi ha suscitato nell'animo.

*Quanto*

Quando la gloriosa nave turca faceva parte dell'equipaggio della R. N. Calabria, la quale aveva il difficile incarico di operare nelle acque del Mar Rosso e manovrare il mare sotto la vela a vela, la Sicilia si cominciò a parlare di un atto di valore compiuto da un militare essendo voi presente a bordo della nave in cui eravate imbarcato e dei sentimenti che esso vi ha suscitato nell'animo.

I componenti durante il corso di perfezionamento

Finita questa fase molto densa, di guerra e di formazione, se ne apre ben presto un'altra più lunga ed impegnativa: durante il primo conflitto mondiale lo troviamo sulla RN Quarto, impegnato in 25 missioni nella zona dell'Alto Adriatico volte contrastare la Marina Austro-Ungarica, per le quali sarà successivamente premiato con la Croce al merito di guerra. Purtroppo in questo periodo va perso un diario sulle vicissitudini del tempo di guerra; non ne ricomincerà altri. Successivamente, nel giugno del '17, fa domanda al Ministero della Marina per passare al nuovo corpo, costituitosi proprio in quegli anni, dei Motoscafi Armati Siluranti, i MAS, per i quali D'Annunzio aveva coniato l'acronimo assai più suggestivo: Memento Audere Semper. Questo nuovo tipo di imbarcazione viene fortemente sostenuto dall'Ammiraglio Thaon de Revel. E' infatti ritenuto idoneo, per le sue caratteristiche di leggerezza e velocità, a contrapporsi alle grandi unità austriache nei combattimenti in Adriatico, date le particolari condizioni in cui si trova ad operare la Marina Italiana, non solo priva di grandi corazzate, ma anche svantaggiata per la conformazione della coste, basse e piatte, ben diverse da quelle frastagliate e piene di insidie di cui dispone il nemico.

Dal 1° luglio del 1917 Gori è in forza alla 5° flottiglia MAS di Venezia e gli viene dato il comando del MAS 17 della 2° squadriglia, a Grado, agli ordini del T.V. Glauco Tabacco che lo giudica: “Buon sottufficiale, intelligente, svelto, buon manovratore di motoscafi”. Sono queste le sue prime esperienze di comandante: con il suo MAS partecipa a missioni notturne lungo la costa nemica,

anche per fare da punto di riferimento ai velivoli da bombardamento affinché possano meglio individuare gli obiettivi. Dal 20 gennaio del 1918 è trasferito alla 4° flottiglia MAS di Ancona, prendendo il comando del MAS 55, con cui effettua incessanti missioni di agguato notturno, al di là degli sbarramenti delle torpediniere litoranee, tra le numerose isole della costa nemica. Durante una di queste azioni prende parte alla cattura della torpediniera austriaca T.B che si arrende senza fare l'uso delle armi.

Ma l'evento più significativo di tutta la sua vita militare avviene all'alba del 10 giugno 1918, mentre è comandante del MAS 15, facente parte di una piccola squadriglia di due MAS (15 e 21) partita da Ancona per ordinarie attività di perlustrazione e sminamento nell'Alto Adriatico. Per un caso fortuito la squadriglia si imbatte in una grande formazione austroungarica, composta da due corazzate (la Santo Stefano, Szent István in ungherese, e la Tegetthoff), sei torpediniere e un cacciatorpediniere, partita da Pola ed in viaggio verso Otranto per unirsi ad altre unità con l'intento di attaccare lo sbarramento di Otranto, secondo l'ambizioso progetto dell'Ammiraglio Horthy. Con una mossa fulminea, il MAS 15, su cui è imbarcato anche il Capo Sezione Luigi Rizzo (ribattezzato "l'affondatore" da D'Annunzio per il successo anche in altre imprese analoghe), si porta a poche centinaia di metri dalla Santo Stefano e la silura: l'immensa nave, orgoglio della nazione ungherese, affonda in poche ore, provocando la morte di alcuni ufficiali e di 80 uomini dell'equipaggio e il completo fallimento del piano della Marina Austroungarica. L'azione ha anche l'importante effetto di rianimare l'esercito italiano che nello stesso periodo sta preparando l'offensiva nella cosiddetta battaglia del Solstizio. Ricordiamo che il 10 giugno sarà scelto nel 1938 come giorno della festa della Marina e che il MAS 15 è conservato, tra altre glorie di Italia, nel sacrario delle Bandiere al Vittoriano dal 1936.



L'equipaggio italiano che, sotto il comando di Luigi Rizzo, affrontò in mare aperto la flotta austriaca ed affondò la corazzata «SANTO STEFANO»

L'equipaggio quasi al completo



I tre comandanti del MAS 21, della flottiglia, del MAS 15

Il giovane Gori si trova così a prendere parte a quella che è considerata la più rilevante azione dalla Marina Militare Italiana, interpretata come una sorta di vendetta della bruciante sconfitta di Lissa del 1866. Ottiene la medaglia d'argento (motivazione: *Comandante di una piccola silurante in perlustrazione nelle acque della Dalmazia, mirabilmente assecondava il Comandante della sezione imbarcato sulla sua unità nel portare a fondo l'attacco contro una poderosa forza navale nemica. Sia durante all'azione che condusse all'affondamento di una corazzata, sia nella successiva fase dell'inseguimento e vivo cannoneggiamento da parte di un cacciatorpediniere, dava prova di animo forte, viva intelligenza, grande ardimento e molta perizia militare e marinaresca*), premi in denaro, onori, congratulazioni pubbliche e private (tra cui quelle della C.R.I. ed del Touring Club

che gli concede la tessera vitalizia). Con l'O.G. del 22 giugno 1918 viene promosso Capo Timoniere di 1° classe con anzianità 10 giugno.

Dopo la guerra, nella quale Armando perde un fratello disperso sul fronte, c'è un breve intervallo "mondano": nel 1919 gli viene chiesto di partecipare, insieme a Luigi Rizzo e ad altri membri del MAS 15, ad un film propagandistico, dove interpreta, con qualche impaccio, se stesso nelle fasi prima, durante e dopo l'azione di Premuda. Il film, pur nella sua ingenuità, è molto interessante in quanto, insieme alle parti appositamente girate, vengono montate anche sequenze riprese da cineoperatori austriaci imbarcati sulla Tegetthoff che documentano in diretta le drammatiche scene dell'affondamento della corazzata, davanti ai compagni affranti che assistono dalla nave gemella, mentre la banda suona l'inno.



Dal film: Armando Rizzo con davanti il Capo Timoniere Gori



L'equipaggio della Tegetthoff saluta la Santo Stefano

L'anno successivo Gori parte da Genova con la RN Roma per una Campagna Oceanica in Sud America. Si tratta di missioni che si svolgono periodicamente con lo scopo di rinsaldare i legami con i nostri emigrati, allacciando allo stesso tempo nuovi rapporti economici e diplomatici con i vari paesi. Anche il viaggio sulla RN Calabria aveva avuto analoghi obiettivi. Nel suo itinerario tra Argentina, Brasile, Uruguay, "l'eroe di Premuda" riceve un'accoglienza trionfale, com'è testimoniato dai tanti giornali in spagnolo, portoghese ed anche italiano, insieme ad altre testimonianze: la più curiosa è un menu di un pranzo a Montevideo, che presenta tra le varie vivande dai titoli originali, tutti legati alla vittoria italiana, un "Gelato con sangue freddo Goriano" ed uno "Champagne marca Premuda".



Giornale di San Paolo del Brasile (2 ottobre 1920)



Menu di un banchetto a Montevideo





Al ritorno da questo viaggio durato un anno, che vede l'apice della sua notorietà, Armando si sposa con una signorina dell'alta borghesia di Cesena, Dolores Ghiselli. Il suocero in occasione del fidanzamento fa pubblicare un libretto che narra la biografia del genero. Sono anni difficili in Italia: il Fascismo gradirebbe accogliere tra le sue fila un eroe su cui ancora non si sono spenti i riflettori, ma il rigore morale e l'innata semplicità tengono lontano Gori dalla retorica fascista e ciò lo condannerà al graduale oblio e ad una modesta carriera. Ricordiamo comunque in questo periodo una grandiosa festa a Vicchio con massiccia presenza di camicie nere e la realizzazione di una lapide sulla sua casa natale che recita con i toni enfatici dell'epoca: *In questa casa il XXV luglio MDCCCLXXXVIII Nacque il Capo Timoniere della R. Marina ARMANDO GORI Ultore di Lissa a Premuda Il Comune di Vicchio memore.*



Echi delle feste di Vicchio: una fotografia; un disegno tratto dal "Nuovo Giornale", 11 ottobre del 1924 Il matrimonio a Cesena

A parte questi sporadici episodi, Gori preferisce, quando può, occuparsi della famiglia che si allarga in fretta (avrà 5 figli, di cui la primogenita muore a Taranto per scarlattina) e continuare, con immutato senso del dovere, nelle sue incessanti navigazioni: tra i tanti comandi ricordiamo quello sulla R. Vedetta Camogli adibita a intensi traffici col Possedimento delle Isole Italiane dell'Egeo, e, dopo essersi trasferito alla base della Maddalena, quello sulla R. Motocisterna Polcevera fino al 1931. Dal 1932 è al comando Marina di Tripoli, comandante della R. Cannoniera *Alula*. Nello stesso periodo è insignito della Medaglia d'Oro per lunga navigazione.

E' probabilmente per far fronte alle spese crescenti di una famiglia numerosa che, dopo l'aggressione italiana all'Etiopia, fa domanda per essere assegnato in una zona di guerra in Eritrea: dall'1-1-1936 lo troviamo al comando della R. Motocisterna Sebeto, con base a Massaua; qui conduce un'incessante spola per rifornire le postazioni militari e i nuovi cantieri legati all'opera di colonizzazione. Sono quasi 30 anni che è entrato in Marina.



La vita coloniale

A caccia

Cartolina da Massaua alla figlia

Cinque anni dopo, iniziata la Seconda guerra mondiale, mentre è impegnato a Massaua in un'importante operazione per il trasporto delle riserve idriche, viene fatto prigioniero degli inglesi che lo portano in un campo di prigionia in India, a Bairagarh, dove rimane per 4 anni, con la

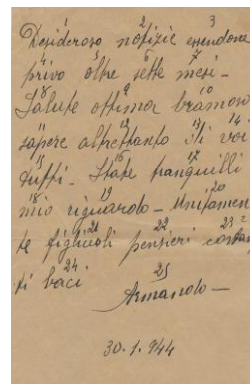
nomina di Capo campo del campo n 16, ala 2°. Pur prigioniero, Gori gode di una certa stima da parte degli inglesi, che ricordano ancora l'impresa di Premuda che ha avuto grande risonanza in Inghilterra, così come la ricordano i suoi compagni di prigionia che il 10 giugno del 1943 gli regalano, in occasione del 25° anniversario, un cofanetto di legno. Esso presenta, rozzamente intagliata sul coperchio, la scena dell'affondamento e all'interno l'incisione con le date della ricorrenza: è commovente pensare che, se le medaglie sono andate quasi tutte perse, questo umile regalo è passato indenne attraverso le travagliate vicende del dopoguerra, rimanendo tuttora in possesso della famiglia.



Ricordi della prigionia: il cofanetto su Premuda



La fotografia con il medico del campo

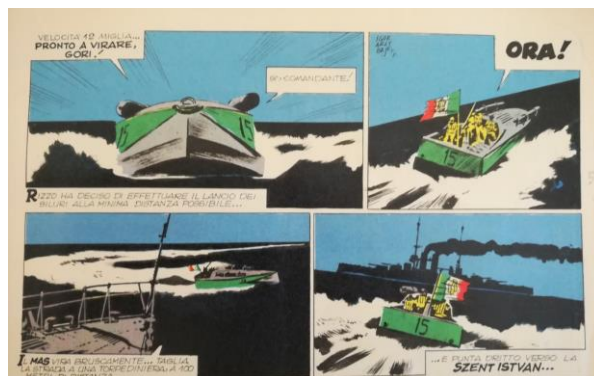


Lettera alla moglie con un numero stabilito di parole

Rientrato in patria presto, nell'aprile del 1945, con un contingente di anziani e malati (gli ultimi anni hanno logorato la sua forte fibra ed in particolare soffre di postumi di un grave edema tropicale procuratosi a seguito di una ferita ad una gamba nel 1939), trova un paese logorato e senza prospettive, che per di più guarda con sospetto ai militari prigionieri di guerra per sospetti legami con il passato regime. Per poter sopravvivere e mantenere i figli agli studi, Gori decide di spostarsi con tutta la famiglia da Cesena a Genova, dove, passato alla Marina Mercantile, accetta di compiere umili lavori in porto. Tra i tanti, quasi metaforico è l'imbarco come nostromo su un incrociatore, l'Attilio Regolo, che viene portato in Francia come risarcimento di guerra. Di quel viaggio gli resta, come melanconico ricordo, un timbro, anch'esso conservato, insieme a quello d'argento con scritto "Premuda". Subito dopo essere andato in congedo, dopo i lunghi anni di servizio nella Marina Militare e gli ultimi in quella Mercantile, muore a Genova nel febbraio del 1953, ma viene sepolto, dopo una cerimonia funebre con picchetto d'onore, nel piccolo cimitero di Gattaia vicino a Vicchio. Nel 1975 il borgo natale, su iniziativa dell'Associazione Marinai d'Italia di Firenze, gli dedicherà un monumento, un'ancora, con dedica a tutti i marinai che hanno combattuto con coraggio e spirito di sacrificio per l'Italia.



Monumento a Gori sul lago di Montelleri presso Vicchio



Vignette del fumetto tratto dal Corriere dei Ragazzi



Altri omaggi postumi sono stati un fumetto sull'azione di Premuda del 1974 (sul *Corriere dei Ragazzi*, dal titolo "*Tornati alla vittoria*" con testo di Mino Milani e disegni di Bajef, ristampato sul numero di maggio 2015 del *Notiziario della Marina*) ed un film del 2018 sulla vita di Luigi Rizzo, *Il destino degli uomini*, in cui la figura di Armando Gori viene ricostruita con una certa fedeltà. Accanto a questi riconoscimenti esterni, noi due nipoti ci stiamo impegnando per tenere viva la memoria di questo eroe semplice, a volte bistrattato dalla storia dopo una vita intera dedicata alla patria ed alla marina con abnegazione e onestà; ed anche in questa prospettiva è stato per noi un grande piacere, ed un onore, poter partecipare a questa iniziativa di altissimo valore storico, culturale e umano.

Armanda Bertini