

Premessa

Dall'aprile 1945 al maggio 1948, cioè alla proclamazione dello Stato d'Israele "aperto all'immigrazione e al ritorno degli ebrei da ogni luogo ove siano dispersi", 75.000 persone immigrarono clandestinamente dall'Europa: di queste 25.000 partirono dalle coste italiane.

I due viaggi organizzati dal *Mossad le Aliyà Bet* (Istituto per l'immigrazione illegale) che hanno scelto Vado Ligure quale porto di partenza verso la Palestina, sono l'oggetto del presente studio. Per una conoscenza completa degli avvenimenti in quel periodo in Italia, si rimanda al vasto studio pubblicato da Mario Toscano¹ e alle memorie di Ada Sereni².

DA VADO LIGURE ALLA TERRA PROMESSA

L'emigrazione clandestina
ebraica nel 1946

Antonio Martino

Fra i sopravvissuti alle persecuzioni ai campi di sterminio, molti erano quelli che non ritenevano più possibile ricostruire la propria esistenza in un'Europa devastata da un odio razziale che aveva provocato vuoti dolorosi nelle famiglie, nelle antiche comunità, nelle coscienze individuali: Erez Israel, l'antica terra del popolo ebraico appariva l'unica meta verso la quale indirizzare le speranze di ricostruzione delle esistenze sradicate.

La Gran Bretagna, potenza mandataria sulla Palestina, aveva emesso il Libro Bianco del 17 maggio 1939 per regolamentare l'afflusso controllato di soli 75.000 ebrei in cinque anni. Le pesanti restrizioni all'immigrazione ebrea vennero messe in crisi dalla drammatica situazione europea e contrastate con ogni mezzo dal Mossad le Aliyà Bet sorto nel 1938. Il desiderio di andarsene animava le migliaia di ebrei che ancora languivano in vari campi profughi della Germania e dell'Austria.

Tra metà giugno e metà agosto del 1945, 15.000 ebrei entrarono in Italia provenienti dall'Austria trasportati dalla Brigata Ebraica, una unità milita-

re costituita nel 1944 da volontari ebrei palestinesi ed inquadrata nell'esercito britannico. Le loro speranze di recarsi in Palestina erano rese più concrete dall'avvio delle attività del Aliyà Bet.

Già dal novembre 1944 giunsero nella penisola mescolati nella Brigata Ebraica i primi inviati del Mossad con il compito di cominciare ad organizzare l'immigrazione clandestina, recuperando gli automezzi, organizzando i partenti, acquistando le navi. Essi scelsero come loro base Bari, divenuta già nel corso del 1944 un centro di aggregazione dei profughi, ma soprattutto perchè in quella città era di stanza una Compagnia ebraica che avrebbe svolto nei mesi successivi una fondamentale funzione di supporto. Ben più importante si sarebbe rivelato il centro di Napoli dove era di stanza la 544° Compagnia specializzata nel settore delle comunicazioni, che avrebbe fornito i materiali necessari alla costituzione del sistema di radio trasmissioni dell'Aliyà Bet.

Ai primi di giugno 1945 giunse in Italia come responsabile delle attività di Aliyà Bet – carica che avrebbe tenuto fino all'aprile 1947, sostituito da Ada Sereni³ – Yehuda Arazi, già funzionario della Polizia palestinese, incaricato durante la guerra dall'Haganà di acquistare armi, e attivamente ricercato dagli Inglesi, con una taglia di mille sterline. Arazi, che era un ufficiale superiore, scelse di farsi chiamare "Sergente Alon" per essere meno identificabile. Il 7 luglio arrivò a Napoli Ada Sereni che contribuì ad una prima definizione del Mossad in Italia. Arazi impostò un'intensa attività organizzativa nel giro di poche settimane, venne creata una nuova base a Milano, impiantate due stazioni radio (a Milano e a Bari) con materiali fornite dalle compagnie ebraiche e col compito di mantenere i contatti con Tel Aviv e successivamente con le navi in viaggio; una villa a Magenta divenne il magazzino delle armi abbandonate nel paese e raccolte dai soldati delle compagnie ebraiche. Come si può notare, alla base dei futuri successi di Arazi e dei suoi collaboratori fu soprattutto la capacità di volgere a profitto della propria attività le drammatiche condizioni dell'Italia nell'estate 1945, un paese impoverito e occupato, e trovando copertura, strumenti operativi e sostegno logistico nelle compagnie palestinesi. Come ha ricordato Ada Sereni, "senza la presenza delle truppe ebraiche non avremmo potuto fare assolutamente niente".⁴

I rapporti vennero stretti innanzitutto con la 462°

Palestine General Transport Company aggregata alla VIII^o Armata britannica che fornì automezzi, approvvigionamenti, uomini e coperture necessarie la trasporto, al mantenimento e all'imbarco dei profughi. Alla metà di luglio 1945 seguendo le indicazioni di Arazi, e con l'autorizzazione ufficiale Britannica, Ada Sereni organizzò l'apertura del Circolo dei soldati ebrei di Milano, che servì da copertura delle attività clandestine del Mossad.

Il motoveliero Rondine/Enzo Sereni

Il 14 dicembre 1945 partì da Genova la nave "Endarta" ribattezzata "Hannah Senesh" con 252 passeggeri, comandata dal capitano Ansaldo, la quale arrivò a Nahariya il giorno di Natale.⁵ Ma di questo viaggio e di quello della "Rondine" non vi è traccia nella documentazione della Questura di Savona e del Gabinetto del Ministro dell'Interno "Ebrei Stranieri in Italia"⁶. La settima nave organizzata dal Mossad le Aliyà Bet in Italia, fu il motoveliero "Rondine", che col nuovo nome di "Enzo Sereni" partì da Vado Ligure il 7 gennaio 1946 con 900 passeggeri, un carico eccezionale rispetto ai precedenti, sotto la guida di un capitano e di otto uomini di equipaggio italiani coadiuvati da un ufficiale e da un radiotelegrafista del Palmach⁷.

La testimonianza di Ada Sereni – riportata in seguito - sulle modalità dell'imbarco dei profughi, trasportati dal campo di Tradate a Vado da un convoglio di ben 40 automezzi militari, contiene un particolare di grande importanza ed interesse che apre interrogativi e problemi sugli appoggi, sulle connivenze, sulla convergenza di interessi, che i responsabili dell'immigrazione illegale erano riusciti fino a quel momento a tessere in Italia e sui rapporti politici con partiti e organizzazioni che ne discendevano.⁸ Le testimonianze di Francesco Bazzino e di Adriano Scaglia, riportate in questo saggio, sono a questo riguardo molto significative.

Il 17 gennaio l'"Enzo Sereni" venne bloccato dalla marina militare britannica al largo delle coste palestinesi, scortato a Haifa e sequestrato, i suoi passeggeri internati nel campo di Athlit. La segretezza delle operazioni era stata infranta, e presto se ne sarebbero viste le conseguenze politiche, della notizia si impadronì la stampa italiana che, generalmente riportava i fatti astenendosi da commenti particolari, come l'"Avanti!" del 19 gennaio "900 ebrei arrestati mentre sbarcano in Palestina". Il 20

il quotidiano "L'Indipendente" aggiungeva: "non è la prima volta che gruppi di ebrei si imbarcano clandestinamente in porti italiani, per portarsi in Palestina". Il fermo dell'"Enzo Sereni" rappresentò una svolta molto importante nelle vicende dell'Aliyà Bet in quanto vennero intensificate le misure di controllo britanniche sulle coste palestinesi al punto che raramente una nave riuscì a sfuggire alla cattura e nessuna riuscì a compiere più di un viaggio. In secondo luogo la Gran Bretagna affiancava alla strategia di controllo militare un'azione diplomatica volta ad ottenere il sostegno dei paesi interessati agli imbarchi clandestini un'opera di repressione delle attività dell'Aliyà Bet, in particolare sull'Italia.

La diplomazia britannica richiedette l'assunzione di un atteggiamento meno ambiguo, dopo la restituzione della sovranità amministrativa anche nelle regioni settentrionali italiane, atteggiamento che ufficialmente ignorava il problema nonostante le indagini condotte dal controspionaggio, ed ufficialmente forniva un tacito avallo ad una attività che accanto ai valori umanitari aveva il duplice pregio di allontanare dall'Italia decine di migliaia di profughi e di intralciare la politica inglese nel Mediterraneo.

Cominciò un sottile e complicato gioco di parole e di interessi finalizzato a sottolineare le difficoltà del momento, la necessità di alleviare il peso rappresentato dai profughi, l'Italia tentò in questo modo di comunicare alla diplomazia inglese che non poteva essere considerata solo una pedina trascurabile nei futuri equilibri mediterranei. Ricordiamo che le discussioni sul trattato di pace con l'Italia, iniziate a Londra l'11 settembre 1945 e proseguite a Parigi fino all'agosto 1946, registravano all'inizio dell'anno un peggioramento della posizione italiana, un disconoscimento del contributo arrecato alla causa alleata dopo l'8 settembre 1943, legato alle nuove tensioni tra le maggiori potenze. In particolare l'atteggiamento inglese, diffidente ed ostile, fu improntato a imporre all'Italia una pace dura.

Testimonianza di Ada Sereni

V. L'Enzo Sereni⁹

Durante il mese di novembre, Alon aveva preso contatto con un agente marittimo di Savona [Musso Giuseppe] per l'acquisto di un mercantile di

circa 600 tonnellate.

In dicembre, pochi giorni prima che l'Anna Senesh partisse, l'agente di Savona comunicò di avere proposte interessanti da sottoporgergli. [...] poiché dovevo recarmi a Genova, mi propose di spingermi fino a Savona.

La prima nave che mi mostrarono era un vecchissimo veliero, la seconda invece, era di nuova costruzione, anzi dovevano ancora darle gli ultimi tocchi. Mi sembrava, quel Rondine di 600 tonnellate, forte e bello, con una linea moderna e una stiva a fondo squadrato, larga e spaziosa, adatta alle nostre necessità.

Conobbi pure l'armatore che mi fece l'impressione di persona seria e dabbene e delle mie impressioni sugli uomini mi sentivo più sicura che non di quelle sulle navi. L'armatore disse che aveva fatto montare un motore potente e di buona marca; che non aveva costruito la nave per venderla, ma per adoperarla personalmente e per questo l'aveva fatta rifinire con gran cura. E in verità: il bel l'alloggio ufficiali, le belle cabine per il capitano e se stesso, lo spazioso alloggio per l'equipaggio, la bella coperta e la lucente sala macchine parevano confermare quanto mi veniva dicendo.

L'armatore ammise francamente di esser stato attratto dall'offerta favorevole che l'agente gli aveva fatto. Chiesi quali erano le possibilità di procedere agli allestimenti necessari ed egli rispose che era la cosa più semplice di questo mondo [...].

[...] Quando il 9 gennaio 1946 fu deciso di dare al Rondine in partenza, il nome Enzo Sereni, Alòn mi invitò ad assistere all'imbarco.

Come luogo d'imbarco era stata scelta una banchina danneggiata ed abbandonata a tre chilometri a nord di Savona, a Vado ligure. La strada provinciale, tagliata nel monte, quasi al livello del mare, fiancheggiava il molo. A quei tempi, specie di notte, il traffico era nullo.

Il convoglio partì all'una del pomeriggio; era composto di quaranta automezzi militari che trasportavano 900 persone nascoste sotto i tendoni tirati. Freier, in divisa di tenente, precedeva sulla sua jeep, per dare, a chiunque non avesse saputo il vero, l'illusione di veder passare un autentico convoglio militare. La strada che dovevano percorrere era lunga e battuta dalla polizia militare.

Alle dieci di sera ero sulla banchina con gli altri. La notte era rigida, ma calmissima; il cielo stellato, senza luna; nel gran silenzio si udiva solo il lie-

ve batter dell'acqua contro la gettata di cemento del molo. I nostri occhi erano volti verso il mare, verso una sagoma scura che si avvicinava e si ingrandiva.

La nave, guidata dal capitano italiano con calma sicurezza attraccò, nella completa oscurità, lungo la banchina, con una manovra perfetta. A bordo, oltre gli otto uomini dell'equipaggio italiano, si trovavano un ufficiale di marina e un radiotelegrafista del Palmach. Il capitano italiano e gli ufficiali ebrei saltarono a terra, ci salutammo sottovoce e gli occhi di tutti si volsero verso la baia, in attesa che i fari degli automezzi ci annunciassero da lontano l'arrivo del convoglio.

Freier aveva una tabella di marcia da rispettare al minuto. All'avvicinarsi e poi allo scadere del termine fissato, l'ansia di tutti crebbe a dismisura per tema che il convoglio fosse stato scoperto; ancora qualche minuto, lungo come l'eternità passò; infine apparvero due fari lontani e poi altri due e altri due ancora senza fine.

Nella lontananza si vedeva un semicerchio luminoso che si snodava lentamente intorno alla baia e, nel silenzio della notte, il rombo dei motori giungeva fino a noi distintamente. Infine il convoglio giunse e si arrestò e i fari vennero spenti. I tendoni vennero allentati e dai primi due camion saltarono giù decine di giovani e ragazze; i soldati indicarono loro la direzione da seguire ed essi attraversarono di corsa la banchina e con un salto furono in coperta; le scalette erano pronte per farli scendere nella stiva.

Tutti tacevano; si sentiva solo il calpestio delle scarpe sul selciato e il tintinnio della gavette attaccate ai sacchi in spalla.

I primi due camion vuoti partirono, altri due si avvicinarono. Nel frattempo tornarono i messi inviati a Alòn ed assicurarono che a cento metri dalle due estremità del convoglio, pattuglie già appartenenti alle brigate partigiane italiane facevano la guardia, come avevano promesso, per trattenere, eventualmente, persone o mezzi che avessero voluto transitare per quel tratto di strada, mentre il convoglio era lì.

Già sei o sette automezzi vuoti erano ripartiti; l'imbarco aveva proceduto alacremente, ma la stiva cominciava ad affollarsi; le scalette erano strette, i sacchi in spalla grossi; accomodarsi nell'angusto spazio dei tavolati era difficoltoso e l'imbarco subì un primo arresto.[...] Riprese e si arrestò.

Così vidi per ore e ore, quei fuggiaschi attraversare la banchina, scendendo da un convoglio abusivo, per salire su una nave clandestina, carica di combustibile ottenuto con l'operazione "Whisky contro nafta" e di viveri appartenenti alle compagnie.

Eravamo dunque dei ladri, noi che avevamo abbandonato posizioni e agi per andare a vivere in tende nel deserto, dividendo fra tutti, tutto quello che si aveva? Eravamo noi i colpevoli o lo erano quelli che avevano portato al colmo della disperazione un popolo che, per 18 secoli, aveva difeso con indomito coraggio, ma senza mai prender armi in mano, la libertà del proprio spirito?

[...] La mente continuava a vagare su cose del presente e del passato mentre la folla silenziosa continuava a passare davanti a me. Infine il convoglio fu vuoto ed anche gli ultimi automezzi si allontanarono. Lentamente anche la banchina si vuotò.

Scambiammo un saluto e un augurio col capitano e gli ufficiali. Poi l'Enzo Sereni si staccò da terra, silenzioso e sicuro; dopo qualche minuto anche la sagoma nera era scomparsa nella notte.

Come era già avvenuto per l'Anna Senesh, anche questa partenza era stata tenuta segreta agli inviati dei partiti, salvo alcuni che si erano messi a nostra disposizione.

Quando, il giorno dopo l'imbarco, la voce della partenza di sparse nei campi, l'impressione fu enorme.

[...]

La notizia che anche questa volta era partita la gente raccolta nel campo di Tradate si diffuse fulmineamente e si diffuse pure la notizia che non ci sarebbero state più discussioni per la divisione dei posti.

Di colpo, la preoccupazione di tutti i profughi divenne quella di riuscire a raggiungere Tradate.

Qualche ora dopo la partenza, la nave si mise in contatto con Milano e cominciarono a giungere i primi telegrammi.

Da Enzo Sereni ad Alòn 10 gennaio 1946
La nostra bussola funzione male; si vede che il vecchio [Alòn] ci crede capaci di trovare la nostra via sui flutti senza strumenti.

Da Enzo Sereni ad Alòn 12 gennaio 1946
Il sovraffollamento sulla nave è indescrivibile. Ab-

biamo molti malati in cattive condizioni. Le medicine non sono sufficienti. L'acqua già razionata al minimo, basterà per altri otto giorni da oggi. Il mare è cattivo.

Da Enzo Sereni ad Alòn 15 gennaio 1946
Abbiamo razionato al minimo anche il vitto. La gente è molto debole. Il tempo è migliorato. I malati stanno meglio.

Passata Creta, la nave si mise in contatto con la radio di Tel Aviv.

Da Enzo Sereni al Comando 17 gennaio 1946
La situazione sulla nave è difficile; l'organizzazione della vita quasi impossibile dato il grande affollamento. È necessario dare ai passeggeri più da mangiare, perché non siano troppo deboli la notte dello sbarco.

Subito dopo giunse un'altra comunicazione:

Da Enzo Sereni al Comando
Sei navi da guerra inglesi ci sono passate vicino, non sappiamo se ci hanno identificato.

Dal Comando ad Enzo Sereni
Razionate il vitto in modo che sia sufficiente fino al 22 gennaio. Tenteremo lo sbarco il 20. Due giorni di riserva di vitto sono necessari in caso di difficoltà. Luogo dello sbarco: a sud di Tel Aviv.

Da Enzo Sereni al Comando
Un aeroplano ha volato sopra di noi. C'erano un centinaio di persone in coperta.

Il Comando a Tel Aviv era stato informato, nel frattempo, di un telegramma giunto al British Intelligence in Palestina: "Nave sospetta di trasportare immigrati illegali è stata vista a 75 miglia da Tiro. La RAF la sorveglia. Abbiamo dato notizia alla flotta".

Il comando avvertì subito la nave che Alòn e questi telegrafò all'Enzo Sereni: "In caso siate presi, nascondete, ma non distruggete le carte della nave".

Da Enzo Sereni al Comando 17 gennaio 1946
Una nave da guerra inglese si sta avvicinando. Il comandante ci ha intimato di fermarci; noi abbia-

mo rifiutato.

Questo è l'ultimo messaggio dell'Enzo Sereni. Il piccolo mercantile non poté tener testa alla nave da guerra; ma prima che i marinai inglesi potessero salire a bordo, le misure di emergenza vennero prese: l'equipaggio italiano fu confuso fra i passeggeri, l'apparecchio radio e tutti i codici furono gettati in mare e, nella fretta di far presto, furono gettati fuori bordo anche le carte e i libri che Alòn aveva chiesto di non distruggere.

La nave da guerra ordinò all'Enzo Sereni di dirigersi verso Caifa. Tutti i passeggeri furono internati nel campo di Atlit e vennero liberati solo dopo parecchie settimane.

L'Enzo Sereni rimase a Caifa sotto sequestro.

Il sig. Pinter, che risultava essere l'armatore, poiché la proprietà era intestata a suo nome, mosse causa alla marina da guerra britannica; indiscutibilmente, la nave era stata catturata fuori delle acque territoriali palestinesi; dunque gli inglesi avevano commesso un atto di pirateria.

La marina da guerra britannica non poté provare ai giudici inglesi, rigidi ed integri amministratori della giustizia, che i passeggeri dell'Enzo Sereni non stavano compiendo una pacifica crociera sulle acque del Mediterraneo; i passeggeri testimoniarono che erano stati portati a Caifa sotto le minacce della nave da guerra.

La marina inglese perse la causa, ma trovò abbastanza scuse per trattenere l'Enzo Sereni sotto sequestro, ancora per un anno e mezzo.

Ormai le autorità inglesi stavano all'erta; navi da guerra e aeroplani pattugliavano i mari giorno e notte, da Cipro all'Egitto. Non c'era ormai più speranza di sfuggir loro sulla breve e dritta costa palestinese; né gli inglesi commisero più l'errore di prendere una nave fuori delle acque territoriali. Da quel giorno, raramente una nave riuscì a sfuggire alla cattura e nessuna nave, salvo rare eccezioni, riuscì a compiere più un viaggio.

Testimonianza di Francesco Bazzino, maresciallo di P.S.

Fuga degli ebrei¹⁰

[...] Adriano e Carlo, fortunatamente, non erano ancora usciti. Checco [Francesco Bazzino]¹¹ chiese loro di seguirlo fino al Faro di Vado, per proteg-

gere, insieme ad altri ex partigiani, degli ebrei.

- Ma perché non lo fanno alla luce del sole?
- Perché la terra d'Israele è ancora sotto gli Inglesi e questi non permettono l'immigrazione – cercò di spiegare Checco.

[...]

I tre, a passo veloce, giunsero in piazza del Popolo; salirono su di una automobile guidata da Malaga. Prima di dirigersi verso Vado, andarono a prelevare Tommy che li stava aspettando in corso Italia.

Al Faro di Vado trovarono i compagni; tutti appena scorsero Checco, gli andarono incontro per conoscere e ricevere ordini.

- Dovete dividervi in due gruppi: uno rimarrà qui; l'altro si sposterà verso Bergeggi. Appena il convoglio degli ebrei sarà arrivato, voi penserete a proteggerlo dalle due parti della strada. Farete la guardia, e fermerete persone o automobili che posano intralciare le nostre operazioni. Se arrivano carabinieri o finanzieri verrete a chiamarmi, me la sbrigherò io.

Detto questo, Checco, si avviò con Tino presso la banchina. Verso le dieci di sera comparve nella rada buia la sagoma scura di una nave. Era la "Rondine" di seicento tonnellate, costruita da poco. Anche nell'oscurità della notte riuscivano a vederla. Avanzava lentamente con il bel profilo. Attraccò lungo la banchina. Subito dopo ne uscirono il comandante, un italiano con la barbetta, assieme ad una decina di uomini dell'equipaggio e qualche ufficiale ebreo.

Checco conosceva già il comandante, perché gli era stato presentato, quello stesso pomeriggio, dall'agente marittimo [Musso Giuseppe] che aveva avuto i contatti con alcuni dirigenti ebrei dell'organizzazione clandestina Aliàh Beth.

Checco gli andò incontro e gli chiese se avesse controllato tutti i documenti di bordo che gli aveva fornito.

- Tutto bene - rispose l'altro e, rivolgendosi all'ufficiale ebreo che, nel frattempo, si era avvicinato, lo informò che Checco era maresciallo della polizia portuale di Savona e che tutti i suoi amici venuti lì a proteggerli erano ex partigiani, alcuni dei quali avevano incarichi nella questura di Savona. Checco, constatando che quell'ufficiale parlava bene la nostra lingua, gli chiese quante sarebbero state le persone che dovevano imbarcarsi.

- Molte, molte.

[...] Fari accesi laceravano il buio e si avvicinavano lentamente. Ne scorse altri ed altri ancora spuntare dietro la curva. Appena il primo camion fu fermo ne scesero uomini e donne.

Altrettanti ne scesero dal secondo e dal terzo. Poi dagli altri.

Ma quanti erano!

Come potevano stare tutti su quel bastimento?

Checco sentì un brivido guizzargli dentro e la pelle accapponarsi.

Una fiumana silente stava procedendo lenta e curva verso la spiaggia. Gli sembrava di percepire da quell'umanità tacita l'orrore dei campi di concentramento e delle torture di cui aveva sentito parlare.

[...] In ordine, i primi arrivati attraversarono il tratto di spiaggia e la banchina e salirono sulla nave. Checco e Tino, commossi da quell'intatto e profondo silenzio, per un bel po' non aprirono bocca.

Ecco l'ufficiale ebreo salire sulla nave, poi scendere di nuovo per far strada a quelli che via via sopraggiungevano. La nave sembrò, ad un tratto, non voler più accogliere altre persone. Nell'attesa che quelli già sistemati nella stiva si stringessero, ad una cinquantina di ebrei fu ordinato di aspettare.

[...] A Tino parve giusto raccontare a quell'alto ufficiale che loro come partigiani avevano combattuto sui monti perché si facesse piazza pulita di tutte le ingiustizie. Tino parlò del comunismo che non avrebbe permesso mai più simili orrori. L'ebreo lo ascoltò attentamente.

- Il comunismo, in Italia, non verrà mai; credetemi!

- Perché dice così? – chiese Tino un po' seccato.

- Gli italiani sono troppo facilmente corruttibili; se rimanete in Italia non vedrete mai il trionfo del comunismo e nemmeno il trionfo della giustizia per cui avete combattuto. Perché non venite con noi? Quando saremo in Palestina, lavoreremo per costruire uno stato giusto e ci riusciremo.

Tino ascoltava, rapito, quella proposta e sembrava affascinato dalla fede di quell'uomo.

- Sarebbe una bella idea!

Checco lo scosse con una gomitata:

- Ma dai i numeri! Che belinata vuoi fare! Noi dobbiamo lavorare qua e cambiare qua le cose.

Dalla nave giunse un segnale: si era fatto posto per altri clandestini.

Piano piano, tutta la gente scese dai camion; salì sulla nave. Checco cercò di contare i mezzi: erano un centinaio; le persone saranno state più di settecento. L'ufficiale ebreo salì per ultimo sulla nave, dopo aver abbracciato Tino e dopo aver ringraziato Checco a nome del suo popolo afflitto.

- Spero di rivederti nel mio paese prima o poi! Vi siamo riconoscenti fin d'ora e ve lo dimostreremo meglio un giorno...

A notte fonda, Checco si ritrovò sulla via Aurelia con la sua squadra politica; gli sembrava di vedere risorgere il suo distaccamento. Salutò tutti e ritornò a casa con Tommy e Malaga.

Testimonianza di Adriano Scaglia, vicebrigadiere di P.S.

Buona fortuna M/N "Rondine"¹²

Scaglia Adriano¹³ fu Giovanni nato a Savona il 3.1.1923, ha prestato ininterrottamente servizio presso il Comando nucleo guardie di P.S. (servizio portuale) dal 16 luglio 1945 al 1 marzo 1947 quale sottufficiale ausiliario di P.S. "ha disimpegnato ottimamente e con serietà le mansioni affidategli per tutto il periodo" (dichiarazione del comandante del nucleo Ten. F. Bozzola).

[Nell'immediato dopoguerra] un numero limitato di ex partigiani trovò temporaneo impiego nel corpo delle guardie di P.S. comandato dal partigiano G.B. Parodi "Noce". Il distaccamento del Porto, con sede in via Chiodo, comandato dal maresciallo di P.S. Francesco Bazzino, contava su di una trentina di effettivi tra i quali i vice Brigadieri Ferrari Antonio¹⁴, Del Santo Aldo¹⁵ ed io. Era di sua competenza la vigilanza dei porti di Savona e Vado Ligure; il servizio era indirizzato prevalentemente a sventare i furti e ad intervenire per sedare qualche rissa provocata più che altro dal vino. [...] Eravamo tra la fine dell'autunno e l'inizio dell'inverno: il freddo cominciava a farsi pungente ma, durante il servizio notturno, ci riparavamo grazie ai confortevoli giacconi "made in USA" di cui eravamo dotati.

Una mattina, appena preso servizio, il comandante chiamò nel suo ufficio, Ferrari, Del Santo per confidarci che probabilmente avremmo svolto un'operazione molto riservata, anzi "segreta" precisò. "Guai a voi se quanto dirò verrà risaputo.

Conto sulla vostra discrezione. Sono stato chiaro?”.

Non aveva mai fatto misteri, il Bazzino, e raramente lo avevamo visto con un atteggiamento tanto serio e anche preoccupato. Si guardava d'intorno come se temesse che qualcuno lo spiasse.

Ascoltammo senza fiatare, anche se sorvolò su alcuni dettagli importanti. Quando terminò e chiese se avevamo delle domande da porgli, nessuno fiatò.

Non mi dilungo a citare parola per parola, comunque l'argomento fu il seguente: un gruppo di ebrei – la cui consistenza per il momento il comandante non volle o seppe precisare – si sarebbe imbarcato “clandestinamente” – sottolineò – sul motoveliero “Rondine”, attualmente all'ancora nella vecchia darsena. I motori erano stati revisionati dall'officina Solimano; alle provviste di bordo avrebbe provveduto l'agente marittimo Musso [Giuseppe]¹⁶, una persona molto conosciuta e stimata (si autodefiniva “repubblicano mazziniano”); l'imbarcazione, lasciato il porto per le prove di macchina, secondo il suggerimento del nostro comandante, anziché rientrare a Savona, avrebbe attraccato nel porticciolo di Vado, dove i “clandestini” erano attesi nella notte. Lo spedizioniere non era ancora in grado di precisare il giorno e l'ora in cui l'operazione si sarebbe svolta.

Disse questo quasi tutto d'un fiato, a bassa voce, quasi volesse togliersi un peso dallo stomaco; quindi, fatta una pausa e scrutandoci attentamente aggiunse: “Sono stato a parlarne al Partito (il P.C.I., del quale tutti e quattro eravamo militanti), mi è stato raccomandato di sostenere l'operazione nel migliore dei modi, con discrezione. Ho l'incarico di prendere personalmente i contatti necessari, ma è questa una responsabilità che preferisco condividere con voi: quindi, domani o dopo, non appena me lo faranno sapere, andremo assieme dal Musso, per conoscere il responsabile e i dettagli della faccenda. Lo spedizioniere è un intermediario, dietro di lui c'è qualcun altro ma non so proprio chi sia”.

Fu così che, alcuni giorni dopo, nello “scagnu” dello spedizioniere, incontrammo un ufficiale inglese, non sono in grado di dire con esattezza il grado, dal quale apprendemmo tutti i particolari dell'operazione.

Si trattava di un numero ancora imprecisato di ebrei, sopravvissuti dai campi di sterminio nazisti,

i quali avrebbero raggiunto, secondo il loro desiderio e se tutto fosse proceduto per il meglio, la Palestina. Provenivano dalla Polonia, dalla Germania, dall'Ungheria, non sapevano dove andare, erano rimasti senza casa e famiglia, non avevano patria, salvo la Palestina, la terra degli avi, dei sogni. . .

Come si faceva a non aiutarli?

Vigeva l'embargo, secondo il quale non sarebbe stato loro consentito di mettere piede in quella regione ma, aggiunse l'ufficiale, “il comando delle navi inglesi alle quali compete il pattugliamento di quelle coste è stato contattato ed ha assicurato piena collaborazione: “avrebbero chiuso un occhio”.

Il giovane ufficiale, alto, magro e biondo, si esprimeva abbastanza bene nella nostra lingua e, quando non trovava le parole appropriate le sostituiva con termini inglesi, lo spedizioniere interveniva e traduceva.

Non sapevamo gran che dell'olocausto degli ebrei, circolavano soltanto notizie vaghe e da molti ritenute esagerate se non false, su campi di sterminio, docce della morte, camera a gas e altre atrocità commesse dai nazisti; riguardo alla Palestina, le nostre conoscenze erano ancor più labili e superficiali, sapevamo che si trattava di un territorio posto tra il Libano e l'Egitto e le città a noi note erano soltanto Gerusalemme e Betlemme.

Se occorre aiutare della gente scampata ai tedeschi gli italiani, in particolare i partigiani, non avrebbero stati secondi a nessuno: avevano provato sulla propria pelle il nazismo e il fascismo. [...] Quei pochi ebrei savonesi da noi conosciuti erano generalmente della brava gente e, quel che contava, decisamente antifascisti.

Dal momento che il Partito era d'accordo – questa era la cosa più importante – avremmo fatto tutto il possibile perché l'imbarco si svolgesse con successo. Fu quanto assicurammo al comandante. Gli unici che potevano rompere le scatole erano i militari della Guardia di Finanza, ma ci preoccupavano relativamente.

La sera stabilita, alle 22,30, raggiunto il porto di Vado con la jeep inglese che avevamo in dotazione conducemmo una perlustrazione a fari spenti nei dintorni, per poi prendere posizione a lato della strada di accesso al pontile.

Assieme al comandante c'erano mio fratello Carlo¹⁷, il Ferrari, Del Santo ed io. Il luogo era solita-

rio e avvolto nell'oscurità.

Immobile, solitario, attraccato alla banchina, il "Rondine" sembrava imponente: s'intravedeva una tenue luce filtrare dal boccaporto e un'altra dalla lanterna di poppa parzialmente oscurata.

Verso mezzanotte arrivò su di una jeep l'ufficiale britannico accompagnato da tre militari. Ci avvertì che il convoglio avrebbe ritardato, disse di portare pazienza e vigilare: sarebbe tornato precedendo gli autocarri.

A me e a mio fratello che eravamo scesi dall'auto per sgranchirci le gambe, il Bazzino ordinò di controllare i dintorni e la via Aurelia.

Erano le due quando finalmente udimmo il rumore di alcuni motori. Poco dopo giunse la camionetta seguita a breve distanza da quattro grossi autocarri telonati, con i fari protetti da apposite mascherine i quali ci oltrepassarono per andare a parcheggiare nelle immediate vicinanze della banchina.

L'ufficiale chiese se era tutto O.K. quindi raggiunse la passerella, salì sull'imbarcazione dove, munito di lanterna, lo attendeva il comandante, in uomo di bassa statura, barbuto, il berretto della marina con la visiera, un sciarpa scura attorno al collo. I due si strinsero la mano e scambiarono poche parole.

I veicoli avevano spento motori e fari, s'udiva soltanto, proveniente dall'imbarcazione il tipico ronzio del motore che girava al minimo. Uscirono dal boccaporto due marinai con altrettante fioche lanterne e presero posizione uno all'inizio della passerella, l'altro sul cassero. Eravamo ad una ventina di metri e stavamo assistendo al primo imbarco clandestino di ebrei diretti in Palestina che avveniva da un porto ligure. C'erano state altre partenze da Trieste, ma noi non lo sapevamo.

I "clandestini" indossavano quasi tutti un lungo pastrano scuro ed erano accompagnati da alcuni giovani muniti di fucile o mitraglietta; i volti che scorgevamo fugacemente quando passavano in prossimità delle lanterne apparivano bianchi, quasi spettrali, forse anche per effetto della luce.

Nessuno parlava, nemmeno un bisbiglio, camminavano ordinatamente in fila, taluni venivano aiutati o sorretti perché malfermi sulle gambe.

Eravamo talmente intenti a seguire quella scena che non saprei dire quanti fossero: 50, 55 o più? C'erano uomini, donne e anche bambini portati in braccio dai giovani armati. Alcuni sembravano

anziani o ammalati dal modo lento e insicuro con cui si muovevano. Ognuno aveva con sé una borsa, un fagotto o uno zaino militare.

L'imbarco stava per concludersi, il motore del veliero aveva aumentato i giri, lo scafo si stagliava meno alto di prima quando, all'improvviso, arrivò dietro di noi a velocità sostenuta, una vettura i cui fari illuminarono camion, passerella e veliero.

"La finanza!" esclamò Bazzino "Non muovetevi, vado io".

Il comandante si avvicinò al veicolo sul quale notammo quattro militari, tra cui un maresciallo: li conoscevamo perché anche loro prestavano servizio portuale.

I due sottufficiali parlarono inizialmente sottovoce, in tono che ci parve amichevole e conciliante. Ma, tutto ad un tratto, il nostro alzò la voce affinché l'udissimo: "Come vuoi che te lo ripeta? Appena segnalatoci che nei pressi del porto di Vado c'era del movimento inconsueto, siamo venuti a controllare e abbiamo visto quei poveracci salire sul motoveliero. Siamo stati avvicinati da un ufficiale alleato il quale, parlando malamente la nostra lingua, ha spiegato che si tratta di civili ebrei reduci dai campi di prigionia nazisti, scampati alla morte per miracolo. S'imbarcavano, diretti dove non lo ha detto e non l'ho capito. Cosa vorresti fare? Arrestarli? Sparare contro di loro e gli alleati? Iniziare una nuova guerra? Se vuoi un consiglio da amico, lascia perdere e augura loro buona fortuna. È l'unica cosa saggia da farsi! Vai a parlare con quell'ufficiale che è sulla scaletta, se vuoi saperne di più".

Mentre pronunciava quelle parole con tono fermo, i marinai del Rondine avevano tagliato con l'accetta le gomene degli ormeggi, ritirato in tutta fretta la passerella e l'imbarcazione si stava scostando lentamente dalla banchina.

Il mare pareva addormentato tanto era calmo; il cielo limpido, senza luna, le "lampare" dei pescatori punteggiavano il mare quasi vi fossero cadute manciate di stelle...

Gli autocarri accesero contemporaneamente i fari e i motori, il cui rombo si levò ingigantito nel silenzio della notte. Manovraron lentamente con difficoltà, stridendo e ruggendo, nello spazio angusto e buoi di fronte al pontile.

I finanzieri guardarono ora i camion, ora il veliero, si consultarono brevemente e quindi avviarono il loro mezzo e, con una rapida inversione di mar-

cia, si allontanarono velocemente.

Eravamo rimasti noi e, poco discosto, la jeep con gli inglesi.

L'ufficiale si avvicinò sorridendo, ci strinse la mano e disse: "Grazie per la collaborazione. Questi essere primi ebrei che partire da Italia per Palestina: auguriamo fortuna e pace. Dio li aiuti".

Nei giorni successivi, c'interrogammo spesso su quella vicenda e sulla sorte dei passeggeri stipati in una bella ma assai fragile imbarcazione di legno, rimasta quattro anni immobile nella vecchia darsena.

Avranno raggiunto il lontano medioriente o saranno finiti a picco? Ci chiedevamo l'un l'altro.

"A suo tempo lo sapremo, ora non è il caso di fare previsioni", tagliò corto il comandante, ma il suo volto non era sereno, traspariva la preoccupazione anche perché il tempo era cambiato di brutto: s'era levato un forte vento di libeccio che aveva sospinto onde maligne a infrangersi e arrampicarsi sui massi a protezione dei moli, levando alti spruzzi e inondando le banchine. Mi pareva di vedere quel motoveliero senza vele, con un solo motore, sballottato dalla burrasca.

"Per me", sentenziò sfiduciato Del Santo, buon conoscitore del mare e solitamente taciturno, "quella barca non può farcela, è fragile e anche troppo carica: basta un'onda di traverso, un calo del motore, l'elica che per un attimo non pesca, gira a vuoto e hai finito di governare, ti trovi del tutto in balia delle onde".

Il Ferrari, invece, sosteneva che imbarcazioni come quella erano capaci di tenere il mare benissimo e poi il libeccio del quale ci preoccupavamo era un vento che scendeva dal Rodano, arrivava già smorzato sulla nostra riviera e andava poco oltre: "Se hanno incontrato una settimana di calma, a quest'ora sono giunti a destinazione". Poi, ripensandoci, aggiunse: "Se invece s'imbattono in una burrasca, possono trovare riparo in qualche porto o baia: ci sono tante isole nel Mediterraneo orientale, che il problema più spinoso è quello di fare attenzione a non sbatterci contro. Il comandante, per quanto ho sentito, è uno che sa navigare e, oltretutto, conosce bene quella rotta".

Ognuno diceva la sua, ma il pessimismo si manifestava sempre più pesantemente con il passare dei giorni e la mancanza di notizie. Anche se fossero affondati, chi avrebbe diffuso un'informazione del genere? La Radio? I giornali? Nemmeno pensarci!

L'unico che poteva avere notizie era lo spedizioniere, ma fino ad allora non si era fatto vivo e alle domande rivoltegli dal Bazzino aveva risposto che attendeva un telegramma.

Le nostre ansie ebbero termine soltanto alcune settimane dopo, quando il Musso si presentò con il volto disteso e gioviale, nel nostro ufficio per informarci dell'esito positivo della "spedizione", concludendo: "Ho portato due bottiglie di whiskey per brindare; sono felice che sia stato possibile fare qualcosa per quella gente disperata. Se, quando mi è stato chiesto di occuparmene avessi rifiutato di dare il mio aiuto, ne avrei avuto rimorso e mi sarei sentito un verme per il resto della vita. A voi va il merito di avere contribuito che tutto filasse liscio. Vi ringrazio infinitamente".

Testimonianza di Gualtiero Morpurgo¹⁸

Un giorno incontrai per la strada Raffaele Cantoni, che già conoscevo per averlo visitato al confino di Urbisaglia, dove era stato relegato insieme a mio cugino Nino Contini, essendo ambedue considerati "ebrei antifascisti pericolosi per il regime". Dopo l'affettuoso abbraccio Cantoni richiese la mia disinteressata collaborazione, "come buon ebreo", alle difficili e pericolose operazioni clandestine che si stavano organizzando, insistendo sulla assoluta necessità di agire contro gli inglesi per inviare in Palestina il maggior numero possibile di profughi.

Come è noto, dopo la favorevole Dichiarazione Balfour, la politica inglese era diventata contraria agli ebrei per mantenere buone relazioni con il mondo arabo e venivano concesse minime quote di immigrazione. Cantoni sapeva che avevo lavorato come ingegnere nei Cantieri Navali di Genova e pensava che fossi un elemento adatto da presentare alla direzione delle operazioni. Accettai e così conobbi Ada Sereni, che mi spiegò che avrei dovuto allestire le navi che mi sarebbero state consegnate nei vari porti del nord, ricavando nelle stive e dove possibile il maggior numero di cuccette. Mi fece presente subito che questa volontaria collaborazione sarebbe stata irta di pericoli, con possibilità di arresto e di galera da parte degli inglesi, e naturalmente il tutto senza difese e senza compensi ...

Come già detto, la mancanza di trasporti pubbli-

ci rendeva difficili o impossibili i miei trasferimenti nei vari porti, e allora mi fornirono di una magica tessera lascia-passare valida per tutti i mezzi di comunicazione alleati, cioè inglesi e americani, senza alcuna esclusione. Ricevevo gli ordini da Ada Sereni, che era la vice del grande e misterioso capo. Qualche volta mi convocava lo stesso capo in un modesto appartamento di via Cantù, che potrei pomposamente definire come il Quartier Generale. Il capo, che per noi era solo "Alòn" o "il vecchio", in realtà si chiamava Jehuda Arazi (ma lo seppi più tardi). Era un uomo affascinante, con occhi grigi e sguardo durissimo e tagliente. Nessuno ha mai conosciuto esattamente la sua storia. Era nato certamente in Palestina, come membro della Haganà aveva combinato seri guai agli inglesi, poi con false generalità era perfino diventato sergente nelle stesse truppe inglesi. Se ne allontanò quando lo ritenne necessario e fu perciò condannato a morte in contumacia per diserzione. Era malato di cuore e veniva curato da Marcello Cantoni. Uomo furbissimo, inviato a Milano come capo della Aliah-Bet, aveva deciso di stabilire il quartier generale delle operazioni anti-inglesi dove gli stessi inglesi non si sarebbero mai sognati di scovarlo, e cioè sopra le loro teste! Infatti in via Cantù al piano inferiore c'era un circolo per ufficiali e soldati inglesi, che non ha mai scoperto le ragioni dell'andirivieni nel piano superiore, dove oltre tutto funzionava perfino una radio rice-trasmittente clandestina.

Con un minimo di preavviso un veicolo della Brigata ebraica veniva a prendermi al mio domicilio di giorno e anche in piena notte e mi portava nel porto, dove in una lontana banchina attendeva a lumi spenti una navicella, che oggi sarebbe definita come "carretta del mare". Uomini e materiali comparivano come per magia dall'oscurità, e si iniziava il lavoro. La stiva doveva essere completamente vuotata e liberata da qualsiasi cosa che impedisse la messa in opera delle impalcature con tubi Innocenti. Eseguita l'impalcatura si fissavano uno vicino all'altro dei teli lunghi 2 metri e larghi 60 centimetri. Lo spazio in altezza era minimo per consentire il maggior numero di queste cuccette in verità un pò scomode, ma che erano accettate con entusiasmo da chi riusciva a imbarcarsi per Heretz Israel. Gli operai, come già detto, erano soldati della Brigata che lavoravano con entusiasmo e volontà di aiutare dei fratelli a ritrova-

re una sede dove ricostruire una vita.

In un'altra occasione però le cose andarono diversamente: ero a Savona e verso sera per tornare a Milano un MP mi imbarcò su una jeep con due militari neri. Alla prima curva mi accorsi che tutti e due erano ubriachi e, come temevo, verso Ovada il veicolo sbandò, urtò contro un muro e si capovoltò, per miracolo senza danni. Rimessa faticosamente in strada la jeep, riuscii a convincere i miei militari a fare una dormitina e a notte inoltrata una jeep militare guidata da un borghese con due soldati di colore spaparanzati malamente sui sedili scomodi e addormentati come angioletti entrava trionfalmente a Milano!!

Per finire con i viaggi avventurosi racconterò quello per arrivare ancora una volta a Savona. A notte alta venne a prendermi un soldato in borghese con un'automobile Lancia Lamda nera. Con un brivido guardai la targa della macchina: era un pezzo di cartone con su disegnato male l'insegna del cantone svizzero di Zurigo. Qualunque controllo sarebbe stato fatale, e invece tutto andò bene, perché il soldato aveva ordine di viaggiare per strade secondarie poco controllate. No, non andò tutto bene: infatti arrivati all'alba a Savona il bravo soldato-autista, morto di sonno e di stanchezza, andò a cozzare contro il muro dei portici di un corso principale per fortuna ancora deserto [via Paleocapa]. Svegliatosi di colpo, farfugliando in un inglese approssimato, mi consigliò di tagliare la corda e di raggiungere il porto a piedi: capii che in qualche modo se la sarebbe cavata da solo senza coinvolgere il suo importante passeggero.

Alla fine della mia collaborazione con l'Aliah-Bet, Ada Sereni mi disse con soddisfazione che la mia magica tessera di libera circolazione era, sì, di "prima categoria", ma naturalmente era anche stata ben falsificata ...

Le autorità italiane vedevano certamente con favore l'uscita dall'Italia di folle di povera gente straniera, ma erano sotto stretta sorveglianza degli inglesi e non potevano fare altro che chiudere un occhio e non intervenire quando notavano strani movimenti notturni in qualche porto. Ed erano movimenti facilmente individuabili dalle guardie di finanza che in qualche caso persino collaborarono per allontanare un controllo inglese. Non si trattava solo di operai in movimento o di rumori provenienti da scafi fatiscenti, ma entravano camions apparentemente militari che sca-

ricavano vettovaglie e poi c'erano i momenti difficili quando si doveva fare il pieno di carburante di dubbia provenienza. Allora notavo una buona guardia di finanza si allontanava per andare a bere un caffè in un improbabile bar notturno aperto...

Dopo alcuni mesi di febbrile attività, si presentarono difficoltà per l'acquisto delle navi da parte del Joint. Occorrevano intestatari di nazionalità italiana. Raffaele Cantoni si mise come sempre in affannosa ricerca di ebrei italiani di buona volontà disposti a fare la parte di armatori fasulli. Il primo

fui io, e fu ancora un'avventura. La nave si chiamava "Endertà" e andai a Genova per il rogito. Avevo lì il caro amico, il dott. Achille Avigdor, che era un rinomato esperto negli affari navali e che divenne un prezioso e clandestino collaboratore della Aliah-Bet. In seguito divenne Agente della Zim Israel Navigation. Fu al mio fianco quando da un notaio, firmato il rogito, versai una valanga di milioni di lire con assegni circolari. Allestii rapidamente la nave, che salpò a metà dicembre con un tempo schifoso. Il capo voleva che la nave arrivasse sotto costa palestinese alla vigilia di Natale, sperando, data la festività, in minori controlli delle pattuglie inglesi.

L'equipaggio era formato da un giovane comandante e da cinque o sei marinai italiani di fede cattolica pagati profumatamente. A bordo si imbarcarono 250 profughi sotto la guida di un giovane "sabro". Appena fuori del porto fu cancellato il nome "Endertà" e fu verniciato il nome della eroina ungherese "Anna Senesh". La traversata fu terribile per lo stato del mare e i contatti radio furono drammatici. Alla fine della traversata il giovane "sabro", che oltretutto soffriva il mal di mare, nell'oscurità sbagliò la distanza dalla costa, indicandola in 5 miglia. Invece si trovavano a poche centinaia di metri e la nave a velocità sostenuta finì rovinosamente sugli scogli. Per fortuna tutti furono salvati dagli uomini del Palmach che erano nascosti in attesa e da uomini della vicina Naharia.

Per poter cancellare la nave nel Registro Navale Italiano senza rivelare le attività della Aliah-Bet, il



14.

La "Rondine".

capo Arazi diede ordine di trattenere in un kibbutz l'equipaggio, riportandolo appena possibile con un viaggio di ritorno davanti alla Sicilia. Lì furono effettivamente calati in una scialuppa e in apparenti pessime condizioni, sporchi e bagnati, sbarcarono e dichiararono ai Carabinieri di Taormina che la nave vuota era affondata nel canale a causa di una mina vagante. Diversi anni dopo, quando già ero stabilito in Cile per il mio lavoro, il fisco italiano impose una tassa patrimoniale e, come proprietario della nave o presunto beneficiario dell'assicurazione, mi fu notificata a Milano in mia assenza un'enorme cifra da pagare in diverse rate. Per errore, dato che esisteva già lo Stato di Israele garante di ogni pendenza, fu pagata per mio conto la somma di circa 400.000 lire (...di allora!). Il resto fu pagato da Israele che si dimenticò di rimborsarmi la prima quota. Perciò mi vanto ancora di essere stato indirettamente anche allora un buon sostenitore di Israele...

La corvetta Beauharnois/Wedgwood

Dopo la vicenda delle navi "Fede" e "Fenice" che hanno visto protagonista Giuseppe Musso e la popolazione della Spezia nel aprile-maggio, Arazi curava l'allestimento a Savona del "Beauharnois"²⁰. Su questa nave avrebbe dovuto imbarcarsi anche il giornalista americano Stone²¹, corrispondente del "The Nation".

Nella notte tra il 18 e il 19 giugno, 1257 profughi in procinto di salire sulla corvetta venivano fermati da alcuni agenti di polizia e guardie di finanza,

in allarme sin dal pomeriggio per le strane manovre della nave.

Mentre i profughi riuscivano ad imbarcarsi, il giornalista americano, Ada Sereni e il profugo José De Paz (pseudonimo di Arazi) venivano condotti in questura, dove il questore e il prefetto assumevano un atteggiamento guardingo ma non ostile, condizionato dalla necessità di attendere l'arrivo da Genova di un ufficiale britannico e di ricevere istruzioni dal Ministero degli Interni.

L'iniziativa dell'equipaggio del "Beauharnois" toglieva però d'imbarazzo le autorità italiane come i responsabili del Mossad: alle 9 del mattino, tagliati i cavi, la nave prendeva improvvisamente il largo; Arazi, Stone e Sereni erano rilasciati dalle autorità italiane e sottratti ad un imbarazzante confronto con il maggiore Kane del Public Safety - Liaison Group di Genova.

La vicenda di Savona diveniva per Ada Sereni una ulteriore ragione per sviluppare quei contatti politici avviati nelle settimane precedenti; tuttavia la relazione inviata dal prefetto di Savona contiene alcune relazioni rimarchevoli, significative dell'atteggiamento delle autorità italiane.

Sebbene la nave fosse giunta a Savona sin dal 1 giugno, le indagini vere e proprie erano scattate solo il 18, con la mobilitazione di un esiguo numero di agenti. Dopo la scoperta del gruppo in procinto di partire, la polizia italiana aveva consentito ugualmente l'imbarco dei profughi, limitandosi a controllare la nave dall'esterno, senza adottare particolari misure di sicurezza.

Il quadro politico in Italia era favorevole allo sviluppo delle attività della Aliyà Bet, che nella seconda metà del 1946 crebbero di intensità proprio mentre si facevano più pesanti e decise le pressioni britanniche sul governo italiano.

Il fascicolo del Gabinetto del Ministro dell'Interno "Ebrei Stranieri in Italia" conservato all'Archivio Centrale dello Stato, a Roma, contiene molti documenti che riguardano la vicenda della corvetta "Beauharnois"²². Molte copie sono presenti nel fondo del Ufficio Istruzione del Tribunale di Savona, conservati all'Archivio di Stato di Savona²³, si tratta del fascicolo "Procedimento penale contro ignoti imputati di espatrio clandestino".

Legione Territoriale dei Carabinieri di Genova
Compagnia di Savona
Savona, li 19 giugno 1946

N°97/20 di prot. Div.III

Oggetto: Segnalazione completa

Al Ministero dell'Interno – Roma
Comando Generale Arma Carabinieri – Roma
Comando Militare Territoriale – Genova
Allied Commission Officer Safety IGT – Genova
Comando I° Div. Carab. "Pastrengo" – Milano
Comando I° Brigata Carabinieri – Torino
Comando Legione Carabinieri – Genova
Prefettura di Savona
Questura di Savona
Comando Gruppo di Savona
Procura del Regno di Savona

Notte 19 corrente rada Vado Ligure circa 1300 ebrei diverse nazionalità provenienti vari campi concentramento affluito con automezzi sprovvisti passaporti prendevano imbarco motonave panamense Beauharnois diretta Palestina punto Autorità pubblica sicurezza provveduto piantonamento motonave tuttora attraccata rada Vado Ligure attesa istruzioni punto Nessun incidente punto Ministero Interno - Comando Generale - Comiliter Genova - Divisione Carabinieri Milano - Brigata Carabinieri Torino - informati telegraficamente. Legione Carabinieri et Allied Commission informati telefonicamente.

Il Capitano comandante la Compagnia
(Vincenzo Misuraca)

Legione Territoriale dei Carabinieri di Genova
Compagnia di Savona
Savona, li 19 giugno 1946
N°97/20 di prot. Div.III
Oggetto: Segnalazione Ebrei

Seguito segnalazione odierna pari numero ore 9.15 stamane malgrado divieto Autorità portuali et Pubblica Sicurezza Motonave panamense Beauharnois con carico Ebrei forzando ormeggi prendeva largo presunta direzione Porto Said.

Il Capitano comandante la Compagnia
(Vincenzo Misuraca)

Il dettagliato rapporto del commissario Torre verrà inviato il giorno 19 dal Prefetto Donadu al Ministero dell'Interno e il 23 al Procuratore di Stato di Savona.

Commissariato di P.S.
Scalo Marittimo Savona
Savona, li 23 giugno 1946

n. 00404/ di prot.

Oggetto: Imbarco clandestino di 1200 ebrei effettuati nella notte fra il 18 e il 19 giugno nella rada isolata di Vado Ligure.

Al Sig. Procuratore di Stato Savona

In data 1° giugno c.a., proveniente da Genova, giunse in questo porto il piroscafo "Beauharnois" battente bandiera della Repubblica del Panama.

La nave, sul tipo di una corvetta, stazzante 316 tonnellate nette, montata in ferro e provvista di un fumaiolo, venne subito ormeggiata alla banchina della Calata P.Sbarbaro.

Nei giorni che immediatamente si susseguirono all'arrivo, vennero iniziati a bordo lavori di riparazione e riattamento, compresa la pitturazione in grigio del fasciame esterno: i primi eseguiti dalla ditta Solimano (Cantieri Navali) e la seconda dagli operai "picchetti e coloritori di bordo".

Ultimati detti lavori verso la metà del mese, vennero iniziate le operazioni di partenza della nave per un viaggio che si dichiarava vacante e con la richiesta, presso la locale Capitaneria di Porto, della rotta per Porto Said.

È da premettere che nei giorni che precedettero tali operazioni di partenza, era stato notato l'imbarco di un quantitativo di viveri superiore al fabbisogno dell'equipaggio composto da n. 31 uomini, per cui lo scrivente dispose un accurato servizio di vigilanza in quanto ebbe il sospetto che la nave, pur dichiaratasi come anzidetto vacante, potesse tentare un qualsiasi imbarco di passeggeri clandestini.

Nulla però venne dato di rilevare e nel pomeriggio del giorno 18 fu rilasciata regolare spedizione da parte della Capitaneria di Porto insieme alla rotta richiesta per Porto Said.

La partenza avvenne la sera stessa verso le ore 21 vigilata però dagli agenti di P.S. di questo Ufficio i quali notarono come la nave spintasi al largo, invece di proseguire la rotta verso Sud, deviava ad un certo punto verso Ovest, non solo, ma ad un certo momento si accorsero, pur nel buio della notte che la nave stessa, le cui luci di bordo erano state rese di tinta bleu molto probabilmente per attenuarne la vi-

sibilità da terra, si avviava alla rada isolata nello specchio acqueo prospiciente Vado Ligure.

Portatisi rapidamente sul posto, i predetti agenti constatarono come il Beauharnois avesse attraccato ad una punta nelle vicinanze del faro oltre Porto Vado lanciando altresì gli scalandroni da imbarco.

Nel frattempo, durante le prime ore della notte, erano giunti a Vado Ligure, per la rotabile di Genova, parecchi autocarri carichi di civili diversi per età e sesso, in complesso 1200 circa i quali, in massa, si diressero verso la rada per prendere imbarco sulla nave ormeggiata.

Mentre gli agenti tentavano di arginare ed ostacolare tale proposito coadiuvati da militari della Guardia di Finanza in seguito ed all'uopo intervenuti, venne provveduto a darne avviso allo scrivente il quale, portatosi immediatamente sul posto, rilevò come l'esiguità del numero dei componenti le forze dell'ordine non era riuscita ad impedire, malgrado ogni sforzo, l'imbarco di gran parte delle persone che, dichiaratesi ebrei stranieri tutti sprovvisti di documenti, non avevano intenzione alcuna di sottostare all'imposizione del divieto d'imbarco.

Si rese necessario pertanto l'invio di rinforzi, subito disposto dal Sig. Questore della Provincia nel frattempo avvertito dallo scrivente i quali però giunsero quando gli ebrei, superata la resistenza degli agenti, si erano già imbarcati.

Rimasero a terra il giornalista americano J.F. Stone, corrispondente di guerra del giornale nord americano "The Nation" munito di passaporto n. 16085 U.S.A., la signora Sereni Ada fu Ettore, nata a Roma il 22/6/1905, ivi domiciliata in via Valadier n.35, e l'apolide di nazionalità polacca La Paz di Abramo, nato a Danzica il 15/11/1902, munito di carta d'identità n. 14025 rilasciata ad Arona il 25/3/1946.

Sia lo Stone, il cui passaporto mancava di visto in uscita dall'Italia, che la Sereni ed il La Paz, alle ore 5 circa vennero accompagnati in Questura.

Interrogati, presente il Sig. Questore, lo Stone dichiarò di essere stato a conoscenza della partenza degli ebrei che dovevano recarsi in Palestina con la nave Beauharnois, sulla quale egli avrebbe dovuto prendere posto per ordine ricevuto da persona che non ha specificata, mentre gli altri due ebrei, la Sereni ed il La Paz, affermarono che non dovevano affatto imbarcarsi, ma che si erano portati sul luogo dell'imbarco in seguito ad invito del Sig. Stone, fatto loro in precedenza a mezzo posta, onde potessero servirgli da interpreti.

Mentre perdurava la permanenza dello Stone e degli altri due ebrei in Questura lo scrivente, nel timore che la nave Beauharnois, una volta assicurato che tutte le persone erano salite a bordo, potesse allontanarsi anche senza attendere l'imbarco del giornalista americano, dette comunicazione di quanto accadeva alla locale Capitaneria di Porto richiedendo altresì il fermo della nave stessa, trovandosi essa ancora in acque territoriali.

Frattanto lo Stone, ultimato l'interrogatorio e dopo aver prodotto ogni documento di cui era in possesso a comprova delle generalità e della qualifica dichiarate, chiese insistentemente di essere riaccompagnato a Vado onde potersi imbarcare, il che gli veniva concesso previo rilascio di una dichiarazione scritta nella quale il giornalista ammettesse la sua presenza con gli ebrei a Savona.

Mentre veniva a ciò provveduto, acconsentendo lo Stone a tale richiesta, la nave, alle ore 9 circa, tagliati gli ormeggi si allontanava improvvisamente dalle acque di Vado abbandonando in luogo n. 2 scalandroni in legno e n. 2 pezzi di fune della lunghezza di circa m.20 ciascuno, materiale ritirato in seguito dal Comando Marina di questa città.

Sia il giornalista americano, il quale non aveva potuto imbarcarsi, che la Sereni ed il La Paz, venivano poco dopo rilasciati.

Le indagini subito iniziate dallo scrivente per l'accertamento delle varie responsabilità, vennero da prima orientate nei riguardi della Compagnia di spedizioni C.I.S.E.S. presso cui la nave Beauharnois era appoggiata.

Detta Compagnia denominata "Compagnia Imbarchi e Sbarchi Spedizioni" con uffici in via Chiodo 1/1 di cui è presidente il Sig. Scotto Angelo fu Tomaso e di Caviglia Maria, nato a Savona il 24/4/1906 ivi domiciliato in via XX settembre n.15/8, si è occupata sia dell'arrivo della nave in porto di tutte le operazioni doganali, delle pratiche di bordo, operazioni di ormeggio e disormeggio ecc. Ha preso contatti col Comandante della nave Jerry Liethmann [Jacob Lichtman] e col 1° Ufficiale Frank Flanger [Franz Heine Fleigler]²⁴, presentandoli ai fornitori di bordo:

- P. Calligaris, magazzino in via G.B.Berlingeri n. 1/3 la cui fattura è stata pagata dalla stessa C.I.S.E.S.

- Musso Mercedes, magazzino sito alla Calata P.Sbarbaro n. 2

Lo Scotto Angelo dichiara di aver preso egli stesso tali contatti recandosi a bordo della nave il primo giorno di arrivo in porto, in compagnia di un altro socio

della Cooperativa, tale Raimondo Cornelio fu Tomaso e fu Codino Maria, nato a Savona il 15/10/1920, ivi residente in via Tagliate 10/10.

Per le sopracitate operazioni è stata presentata una fattura di lire 57.000 pagata dal Comandante della nave in moneta italiana.

Inoltre dalla Ditta Solimano – Cantieri Navali – di cui è titolare Mario Solimano di Gio.Batta e di Ada Giorgetti, nato a Savona il 17/2/1910 ivi domiciliato in P.za L.Pancaldo 7/15, titolare del Cantiere omonimo sito in Legino, dichiara che all'indomani dell'arrivo in porto della nave Beauharnois si presentarono a lui un americano di media età, in compagnia di un operaio parlante il dialetto ligure, il quale ordinò i lavori da eseguirsi sulla precitata nave. A detta dell'americano i lavori dovevano servire per l'allestimento di una nave scuola per i cadetti della Marina Americana.

Le riparazioni eseguite dalla Ditta Solimano consistono in:

- a) Macchine
manutenzione macchine, smontaggio e rimontaggio pompe, turbine, revisionature, operazioni generali, attrezzi per L.114.000
- b) Scafo
montaggio cassero (copertina) a poppa con materiale fornito in parte L.529.000
- per provvista carburato, ossigeno, elettrodi per L.12.000
totale L.655.000

La fattura, intestata a John Riethmann è stata pagata in moneta italiana.

Le informazioni assunte per quanto riguarda la nave sono:

- a) che effettivamente era di nazionalità Panamense essendo stata registrata a Panama città
b) tonnellaggio lordo 820, netto 316;
c) velocità 16-18 nodi all'ora.

La giacenza a bordo di viveri e carburanti consisteva in:

sigarette	n.	48.000
sigari	"	200
tabacco - pacchetti	"	450
alcole - bottiglie	"	2
sale	Kg.	59
caffè	"	407.500
zucchero	"	406.500

the	“	35
marmellata - scatole	n.	420
farina per dolce	Kg.	23
verdura - scatole	n.	363
latte - casse	“	20
cioccolato - tavolette	“	275
olio lubrificante	lt.	1.125
petrolio	“	225
pane	Kg.	350
patate	“	500
frutta varia	“	250
carne fresca	“	250
cipolle	“	50
formaggio	“	220
galletta	“	200
copertone in tela	“	200
farina avena	“	1000

È stato altresì accertato:

- che il Capitano della nave scendeva a terra di notte e quasi sempre in compagnia di un americano il quale si faceva chiamare sia armatore che ingegnere;
- che i camions trasportanti gli ebrei erano quasi tutti di tipo Dodge con autisti civili: sono state notate targhe: MI - PV - VA - TO - VE - BO - MO
- che in data 2 giugno c.a. il 1° Ufficiale di bordo Frank Flagler ha telefonato due volte a Genova e una volta a Milano.

Per Milano ha chiamato il n. 570530 corrispondente a Grosso Lina.

Per Genova ha chiamato i numeri 84988 e 31231.

Tutte le telefonate sono state effettuate parlando al n. 21081 Savona corrispondente alla C.I.S.E.S.

Nel complesso delle indagini espletate è da presumersi che l'imbarco clandestino verificatosi nella notte tra il 18 e il 19 giugno sia legato ad una vasta organizzazione avente diramazioni in quasi tutti i paesi dell'Europa.

Nella ricerca delle responsabilità da parte di persone di nazionalità italiana lo scrivente, pur orientandosi verso la Cooperativa di spedizioni C.I.S.E.S. nei cui riguardi, pur gravando qualche sospetto, non sono emersi finora elementi da giustificare una qualsiasi azione di Polizia, ha tenuto in debito conto i precedenti di un certo Musso Giuseppe di Bartolomeo e di Capellano Maria, nato a Savona il 27/11/1903, ivi residente in P.za L.Pancaldo n. 1.7 – spedizioniere marittimo titolare di una Agenzia omonima di spedizioni con uffici al 1° piano del palazzo del Grattacie-

lo di questa città. Detto Musso infatti venne arrestato e condannato a suo tempo in quanto implicato in un precedente tentato imbarco clandestino di ebrei effettuati alla Spezia nel marzo scorso.

Da informazioni assunte intorno a questo precedente è risultato come il Musso, in quell'occasione, avesse avuto la complicità di certo Pinter Giovanni residente a Milano, via Unione 5 e di altra persona residente in Genova, non potuta identificare.

Stabilito che il 1° Ufficiale di bordo Frank Flagler effettuò in data 2 giugno una telefonata a Milano e due a Genova, come precedentemente specificato, potrebbe formularsi l'ipotesi che tali telefonate abbiano una qualche relazione con i complici del Musso: il che, se in un secondo tempo fosse accertato, potrebbe anche portare all'emersione di responsabilità da parte del Musso stesso.

Anche se quest'ultimo è stato visto spesso a bordo della nave Beauharnois non vi sono però ancora elementi tali che possano giustificare il suo arresto anche perché, a detta del Solimano Mario, il Musso conobbe la prima volta il Comandante della nave in un Bar sito alla calata Sbarbaro in un'occasione in cui fu il Solimano stesso a far le presentazioni e le di lui apparizioni a bordo datano posteriormente al fatto sopracitato né risulta che il Musso conoscesse il Comandante prima di quell'occasione.

Per quanto riguarda la Ditta Solimano, lo scrivente non ritiene di addossare a detta Ditta responsabilità alcuna. I titolari del Cantiere ricevuta l'ordinazione da un americano hanno eseguito i lavori convinti che la nave venisse allestita per essere adibita quale nave scuola per i cadetti della Marina Nord Americana.

Da rilevare inoltre che il pagamento è stato effettuato in moneta italiana.

Per intanto lo scrivente sta proseguendo le indagini e si riserva di inviare eventuali ulteriori notizie ed accertamenti.

Il Commissario Aggiunto
(R.Torre)

Commissariato di P.S.
Scalo Marittimo Savona
Savona, li 23 giugno 1946
n. 00404/i di prot.

Oggetto: Imbarco clandestino di 1200 ebrei effettuati nella notte fra il 18 e il 19 giugno nella rada iso-

lata di Vado Ligure.

Al Sig. Procuratore di Stato Savona

A seguito rapporto pari numero ed oggetto lo scrivente ha accertato che in data 4 giugno, da parte del Comandante della "Beauharnois", Jerry Lickmann è stato inviato un telegramma con destinazione Brooklyn - New York.

Il Commissario Aggiunto
(R.Torre)

Il fascicolo dell'Ufficio Istruzione termina con la comunicazione del Pretore che rimette gli atti processuali al Procuratore della Repubblica. Allo stato attuale delle ricerche possiamo ritenere che il caso sia stato archiviato.

n. 689/946

Il Pretore

Ritenuto che il fatto dell'espatrio clandestino attribuito agli ebrei tuttora ignoti possa essere stato determinato, almeno in parte, da motivi politici, attesa l'attuale particolare situazione degli israeliti sul piano internazionale (art. 158 p.p. T.U. di P.S.); ritenuto che agli imputati deve essere addebitata l'aggravante di che all'art. 112 n. 1 C.P. e che può sorgere una forma di coresponsabilità nel fatto delittuoso a carico dei promotori ed organizzatori nell'espatrio, di nazionalità italiana, con l'aggravante di che all'art. 112 n. 2 C.P.

Rimette

gli atti processuali al Procuratore della Repubblica per le sue definitive determinazioni in ordine alla competenza a giudicare.

Savona 4-VII-46

La corvetta *Beauharnois* venne bloccata dal HMS *Venus* al largo di Haifa dove arrivò il 26 giugno e i passeggeri furono internati nel campo di Atlit, a sud di Haifa.

Articolo de "L'Unità" del 20 giugno 1946

Mille ebrei partono da Vado

Oltre un migliaio di ebrei, reduci da vari campi di concentramento sono partiti da Porto vado, su

una nave presumibilmente diretti verso la Palestina. Gli ebrei, provenienti da alcune località del nord, sono arrivati a Savona su vari autocarri. Si trattava di intere famiglie. Tutti portavano segnato sul braccio il marchio nazista che distingueva gli israeliti.

Giunti a Vado essi hanno preso imbarco sulla motonave panamense "Beauharnois" che, da tempo si trovava nel porto di Savona per riparazione e che, ieri sera, era andata ad attraccarsi nella rada di Vado.

La partenza è avvenuta poco dopo le 9,30. La nave punterà su Porto Said, da dove proseguirà per la Palestina.

La notizia ha destato viva sensazione nella nostra cittadinanza, che non riusciva a spiegarsi lo strano afflusso di uomini, donne e bambini, provenienti da varie parti su grandi autocarri e recanti nei volti le tracce di gravi sofferenze.

Testimonianza di Ada Sereni

VII. Una corvetta²⁵

[...]

Alla fine di maggio, Alòn si dedicò all'allestimento di una corvetta americana, una ex nave scorta, venduta dopo la cessazione delle ostilità come residuo bellico. Inviati dell'ufficio di Tel Aviv ne avevano acquistate due, gemelle, negli Stati Uniti e, secondo le decisioni prese dal comando, ne avevano inviata una in Italia e una in Francia.

La corvetta destinata all'Italia arrivò, per ordine di Alòn, in un porto della Liguria e come luogo d'imbarco fu scelta una banchina abbandonata e semidistrutta. Il numero dei partenti fu fissato a mille e trecento e il numero degli automezzi del convoglio a cinquanta.

I lavori di allestimento furono eseguiti in tre settimane; nel porto, nessuno pensava a controllare una nave americana e i nostri agenti marittimi si preoccuparono del disbrigo di tutte le pratiche. Durante quelle settimane, autisti e radiotelegrafisti non conobbero riposo né giorno né notte per provvedere la nave di tutto il necessario e, come sempre, Alòn curò in persona ogni minimo particolare dell'azione, dal rifornimento dei materiali al reclutamento degli automezzi, dall'orario di marcia per il convoglio, al piano di imbarco.

Un giorno prima della partenza, giunse a Milano un simpatico giornalista americano, Isi Stone

e, contemporaneamente, giunse l'ordine da Tel Aviv di lasciarlo partire con la corvetta, per dargli la possibilità di raccogliere il materiale occorrente a scrivere un libro.

Il giorno della partenza, il nostro ufficio di collegamento ci comunicò che gli automezzi erano giunti regolarmente ai campi e che il convoglio era partito.

La sera, Alòn, Stone ed io pranzammo insieme in un piccolo ristorante nei pressi del luogo d'imbarco e, all'avvicinarsi dell'ora stabilita, ci recammo sulla banchina.

Verso le 22 scorgemmo nell'oscurità la sagoma della nave che si avvicinava lentamente; pareva che tutto procedesse regolarmente, ma a cento metri dalla banchina la nave si fermò; da terra si sentì il capitano urlare ed imprecare in inglese, ma non fu possibile comprendere cosa mai fosse accaduto. Il tempo passava, gli urli e le maledizioni continuavano e la nave non si muoveva.

La baia era piena di lampare; come venimmo a sapere più tardi, i pescatori videro, prima, l'ombra della nave e poi udirono le imprecazioni, che l'eco della calma notte d'estate portava lontano; qualcuno più vicino a riva avisò le autorità che qualcosa di grosso stava accadendo.

Nel frattempo arrivò il convoglio e, in pochi minuti, i mille e trecento giovani, nascosti sotto i tendoni, saltarono a terra; gli automezzi vuoti proseguirono lungo la strada provinciale e, attraverso strade secondarie, tornarono a Milano.

La nave intanto, dopo essersi avvicinata fino a una ventina di metri dalla banchina si era fermata di nuovo e il capitano non smetteva di imprecare. Infine uno dei nostri marittimi venne a nuoto a terra a riferire ciò che accadeva a bordo: "Il capitano è ubriaco" disse, "e non lascia fare al pilota".

Restammo tutti allibiti di fronte a una complicazione a cui nessuno di noi, abituato all'astinenza della nostra gente, aveva pensato o si era preparato. (Il capitano negò in seguito di essere ubriaco; disse di temere che la nave si incagliasse).

Sulla banchina le 1.300 persone, con i sacchi in spalla, attendevano immobili e in assoluto silenzio. Mentre eravamo lì, costernati ed attoniti, un numeroso gruppo di carabinieri e guardie di finanza armati di moschetto si fece largo fra la folla. Quando li vidi avanzare, il nervosismo che si era impadronito di me si dileguò d'un tratto, per lasciare il posto ad una calma assoluta e ad una per-

fetta lucidità di pensiero.

"Bisogna riceverli gentilmente" pensai e siccome ero l'unica fra tutti a parlar bene l'italiano li salutai ad alta voce con un: "Buona sera e bene arrivati".

"Chi è lei, signora?" chiese uno dei carabinieri. Per fortuna, senza esitazioni, una buona risposta venne alle mie labbra: "C'è qui un corrispondente di guerra americano ed io sono la sua interprete".

La spiegazione parve plausibile ed il mio status fu accertato.

Grazie ai miei servizi di interprete, la conversazione cominciò; tradussi alle guardie le spiegazioni del giornalista e del rappresentante dei profughi; parte, naturalmente, sostenuta da Alòn.

Mentre stavamo parlamentando, la nave, con quasi tre ore di ritardo, attraccò alla banchina; attraccò di poppa e una passerella fu abbassata per far salire i passeggeri, ma i carabinieri presero subito posizione davanti allo stretto pontile e ne impedirono il passaggio.

Cercammo di convincere le guardie a far partire la gente senza giungere alle complicazioni della Spezia, ma la polizia non osò assumersi tanta responsabilità; dissero che in città, tutti erano sul piede di guerra: che il questore era sveglio ed alzato ed il prefetto pure.

"Se il prefetto ed il questore vi danno il permesso di partire, noi saremo contentissimi" dissero, "ma son loro che lo debbono dare; noi non possiamo".

"Allora lasciateci andare a parlare con loro" proponemmo noi, pieni di speranza di riuscire a convincere le autorità a passare la cosa sotto silenzio.

Il brigadiere accettò con piacere di portarci in città, e Stone, Alòn ed io fummo accompagnati in prefettura su una jeep della polizia. Erano le due di notte quando entrammo. Il vasto cortile era pieno di carabinieri e di soldati; avemmo l'impressione che tutte le forze armate della città e dei dintorni fossero in stato d'allarme, tanto grande era il numero dei militari che affollavano l'interno del palazzo prefettizio. A vedere tutto quell'apparato di forza ci scambiammo un'occhiata dubbiosa.

Scendemmo dalla jeep e, salito lo scalone, fummo subito introdotti nell'ufficio del prefetto, dove si trovava pure il questore. Poiché Stone non conosceva affatto l'italiano ed Alòn ne conosceva solo poche parole, il mio servizio d'interprete assunse la parvenza dell'autenticità e, del resto, in quel momento divenne reale e necessario.

Il questore chiese le nostre generalità; per Stone la questione era semplice: egli era Isi Stone, noto giornalista americano, inviato da un grande giornale per fare un reportage su tutto il problema; Alòn mostrò i suoi documenti di profugo che, purtroppo, erano gli stessi che aveva usato al tempo del Fede ed io detti le mie vere generalità. Appena il prefetto udì il mio nome, rimase un attimo sovrappensiero e poi chiese: “Ho conosciuto un prof. Sereni, medico di corte al Quirinale; è suo parente?”.

“Mio suocero” risposi.

Notai l'espressione subitamente guardinga assunta dal prefetto; l'Italia era ancora un regno e il re era al Quirinale.

La conversazione iniziò e noi tentammo di convincerlo a lasciar che la nave partisse. “Che bisogno c'è di far scoppiare qui un altro affare come quello di La Spezia? Dopo un mese di lotta la gente vinse e proseguì per la Palestina. Lasciateli andare ora, senza un mese di sofferenze per loro e per voi!” Il prefetto ed il questore non desideravano davvero una complicazione come quella di La Spezia, ma non sentivano di potersi assumere la responsabilità della partenza della nave.

Il questore, ansioso e nervoso, camminava avanti e indietro per la stanza, tenendosi la testa fra le mani. “La costa dell'Italia è tanto lunga” si lamentava apertamente, “e proprio questo angolo siete venuti a scegliere? Non potevate andare da qualche altra parte? Eh! Proprio qui da me dovevate venire?”

Il prefetto si manteneva calmo, quasi immobile; era cortese nelle sue espressioni, ma non cedeva; era chiaro che desiderava guadagnare tempo.

Isi Stone, che era venuto da Milano in abiti civili, chiese di poter indossare la sua uniforme americana, che aveva pensato bene di portare con sé dalla banchina, in caso fosse stato necessario mettere bene in chiaro la sua identità. Il permesso gli fu accordato e sul suo braccio sinistro apparve chiara la scritta “War correspondent”.

Il prefetto divenne ancor più guardingo.

Il tempo passava e ormai nella stanza regnava il silenzio; noi non riuscivamo bene a comprendere cosa si stesse aspettando. D'un tratto, però, tutto ci divenne chiaro: il maggiore dell'Intelligence Service, a Genova, era stato avvertito che venisse immediatamente per assumersi la responsabilità delle nostre persone e di tutto lo spinoso affare.

La situazione era grave e per Alòn, addirittura gravissima.

Per nostra fortuna l'aiuto ci venne proprio dal maggiore inglese. Alle quattro di notte il maggiore non aveva nessuna voglia di alzarsi e mettersi in viaggio. Per telefono dette ordine di trattenere noi e la nave e disse che sarebbe arrivato la mattina dopo alle nove. La conversazione telefonica si svolgeva in nostra presenza e vedemmo il prefetto divenire rosso per l'ira; al questore che gli stava vicino disse sottovoce, ma non abbastanza perché io non potessi udirlo: “Noi dobbiamo stare in piedi tutta la notte, per far dormire lui tranquillamente”.

Pensai con piacere che la poca considerazione che il maggiore inglese mostrava per il prefetto sarebbe stato in punto a nostro favore.

Il maggiore chiese chi erano le persone fermate ed il prefetto rispose che erano un corrispondente di guerra americano, la sua interprete e uno dei profughi. Il maggiore chiese di parlare al telefono con Stone, gli domandò cosa facesse lì e gli disse di recarsi da lui l'indomani per riferirgli quanto sapeva di tutta la faccenda.

Stone esplose: “Io non sono un agente pagato dall'Intelligence Service! Io sono un libero giornalista di un libero paese! Io onoro il segreto della mia professione e non ho nessuna informazione per lei! Quello che ho da dire lo leggerà sul giornale e non si aspetti che venga a trovarla!”.

Paonazzo dalla gran rabbia, Stone continuava ad urlare nel microfono che non era un agente pagato dall'Intelligence, ma un libero giornalista.

La conversazione telefonica finì; il prefetto ed il questore fissavano Stone con uno sguardo che mi parve attonito; la violenza con cui Stone aveva osato rispondere al maggiore aveva dato loro soddisfazione? Aveva fatto loro impressione?

Avrei detto di sì.

“manderemo domani mattina un fonogramma urgente al ministero degli interni” disse il prefetto, “solo Roma può decidere cosa dobbiamo fare di voi”.

Era chiaro ormai che non avremmo ottenuto nulla da loro e la mattina avrebbe portato, sicuramente, complicazioni ben più gravi. Alòn ed io, approfittando di un momento in cui il prefetto ed il questore si erano allontanati, scambiammo qualche frase; era evidente a tutti e due che era necessario tornare alla banchina e tentare di far partire la

nave con la forza; ma cono arrivare alla banchina e dal gli ordini, mentre eravamo lì, virtualmente in arresto?

La fortuna ci aiutò ancora.

Stone soffre di una grave forma di sordità e questo in sé non è certo una fortuna! Quella notte però ci servì a proposito. La batteria che alimentava l'apparecchio acustico si scaricò e il giornalista non poté udire più nulla. Depresso e di mal umore Stone disse che aveva un'altra batteria nel bagaglio rimasto sulla banchina. Mentre parlava, il viso di Alòn e quello mio si illuminarono di gioia e Stone, sul principio, non comprese cosa vi fosse di tanto divertente nella sua penosa situazione.

Da fedele interprete, spiegai al prefetto la questione della batteria di ricambio rimasta nella valigia e chiesi che al giornalista fosse usata la cortesia di potersi andare a prendere il bagaglio.

Il prefetto, dopo un attimo di esitazione, assentì; poi ci passò in rivista con gli occhi, forse soppesando nella sua mente che fosse il meno importante dei tre; alla fine disse, accennando ad Alòn: "Vada il profugo".

La polizia accompagnò Alòn alla banchina e dopo una mezz'ora questi tornò con il bagaglio ed una espressione così soddisfatta che mi parve un secolo prima che prefetto e questore, allontanatisi di nuovo, mi dessero la possibilità di udire le buone nuove.

Bercik, l'ufficiale di marina del Palmach che doveva accompagnare la corvetta, rimasto sulla banchina aveva ben capito che per risolvere la situazione era necessario che i passeggeri occupassero la nave. Col passare delle ore, aveva pregato le guardie italiane di permettere almeno alle donne, sfinite dalla lunga attesa, di salire a bordo perché potessero riposarsi. Le guardie avevano sentito una gran pietà per le donne ritte in piedi da tanto tempo ed avevano acconsentito. Salite le donne, il timore di rimanere divisi dalle proprie moglie aveva reso gli uomini nervosi ed i soldati italiani avevano ceduto e lasciato che imbarcassero.

Così Alòn, giunto alla banchina, si era reso conto che bastava gettar via gomene e pontile perché la nave si staccasse da terra, mettendo le guardie nell'impossibilità di trattenerla. Resosi conto che Bercik si preparava a fare proprio quello, Alòn, soddisfattissimo, era tornato col bagaglio di Stone.

Sicuri che la fuga della nave avrebbe causato agitazione in prefettura, cominciammo ad attende-

re con impazienza di vederne i segni, ma il tempo passava e nulla accadeva. Il prefetto continuava a sedere immobile e il questore continuava a passeggiare avanti e indietro per la stanza, tanto che fummo noi a diventare nervosi e ansiosi.

D'un tratto prefetto e questore furono chiamati fuori; sentimmo nella stanza accanto un gran rumore di passi affrettati e un gran vocio concitato; seduti sulle nostre seggiole, immobili, con le orecchie tese ci sforzavamo, inutilmente, di afferrare cosa veniva detto.

Dopo un tempo che ci parve eterno, il prefetto ed il questore rientrarono con volti lunghi e mesti. Ci fu qualche istante di silenzio, poi il prefetto disse: "Sono spiacente di dovervi annunciare che qualcosa di molto grave è avvenuto...".

Dopo un'altra lunga pausa il prefetto continuò: "La nave è fuggita!". Poi si volse con gentilezza ad Alòn: "È certo un gran dispiacere per lei esser rimasto a terra!".

Fuggita la nave, i nostri pensieri si concentrarono su un solo obiettivo: quello di riuscire a lasciare la prefettura nel più breve tempo possibile.

"Siamo in arresto?" chiesi a nome di tutti.

Il prefetto esitò qualche istante.

"Loro non possono arrestare un giornalista americano!" dissi.

"Sì" disse il prefetto, "il giornalista è libero di andare."

"Ed io che sono la sua interprete?"

"La signora pure è libera di andare."

Venne il turno di Alòn.

"E quest'uomo chi è esattamente?" chiese il prefetto.

Pensai che era meglio non insistere troppo sulla sua qualità di rappresentante dei profughi e decisi, lì per lì, di fare anche di lui un interprete. "È un profugo che ha servito il giornalista come interprete per il polacco e lo jiddish, così come io lo servo per l'italiano."

"Bene" concluse il prefetto, "abbiamo scritto le sue generalità e il campo a cui appartiene; per ora può andare pure lui."

Un attimo dopo eravamo fuori della stanza e fuori della prefettura. Noi eravamo felici di essere fuori e liberi, ma penso che il prefetto ed il questore lo fossero anche più, per essersi liberati di noi e della nave.

Isi Stone, invece, era tutt'altro che contento. Era a lui e non ad Alòn che il prefetto avrebbe dovu-

15.

Arrivo ad Haifa (archivio Haganà).



to rivolgere le sue parole di umana partecipazione al rammarico. Mentre tornavamo a Milano in automobile, Stone non fece che sospirare: I have lost my story! I have lost my story! (Ho perduto il mio reportage!). Per fortuna l'altra corvetta non era ancora parti-

ta da Marsiglia; Stone partì il giorno stesso per la Francia, arrivò in tempo per imbarcarsi e, infine, pure lui fu contento. Le due corvette furono prese sulle coste della Palestina e i passeggeri internati nel campo di Atlit, a sud di Haifa.



16.

La corvetta Beauharnois.

Note

- 1 M. Toscano, *La "Porta di Sion". L'Italia e l'immigrazione clandestina ebraica in Palestina (1945-1948)*, Bologna 1990.
- 2 A. Sereni, *I clandestini del mare. L'emigrazione ebraica in Terra d'Israele dal 1945 al 1948*, Milano 1994.
- 3 Ada Ascarelli Sereni, nata a Roma nel 1905, si trasferì in Palestina nel 1927 assieme al marito Enzo Sereni, esponente dell'alta borghesia ebraica romana e fine intellettuale. I due, socialisti e sionisti, furono tra i fondatori del kibbutz di Givat Brenner e membri di spicco dell'yishuv. Inoltre fu fondatrice dell'Associazione Italia-Israele. È morta in Israele nel 1998. Il marito Enzo Sereni, anche lui nato nel 1905, a Roma: suo padre era medico della Real Casa, suo zio Angelo presidente della comunità ebraica romana. Era il secondo di tre fratelli: il primo, Enrico, uno scienziato legato ai movimenti antifascisti di «Giustizia e Libertà» e morto suicida in giovane età, il terzo Emilio, politico comunista. Educati alle ragioni della politica e all'attenzione al presente, i tre fratelli colsero adolescenti gli echi delle vicende postbelliche, della rivoluzione russa, del fascismo emergente e delle sue violenze. Enzo Sereni fece parte della Brigata Ebraica che combatté in Europa durante la Seconda Guerra Mondiale, fu catturato dai nazisti e ucciso a Dachau nel 1944. Le vicende della famiglia Sereni sono rievocate nel romanzo di Clara Sereni *Il gioco dei regni*, Firenze, 1993, Un saggio molto interessante sulla storia dei sionisti italiani, in cui un capitolo è dedicato proprio a Enzo Sereni, è: A. Marzano, *Una terra per rinascere. Gli ebrei italiani e l'emigrazione in Palestina prima della Guerra (1920-1940)*, Genova, 2003.
- 4 M. Toscano, *La "Porta di Sion"* cit., p. 36.
- 5 Ved. sito web: <http://www.palmach.org.il/> e nel seguito la testimonianza di Gualtiero Morpurgo.
- 6 ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO (da ora in poi ACS), Ministero dell'Interno, Gab. b. 80, f.14105, sf. 1.
- 7 Una formazione militare ebraica costituita nel 1941 quando l'avanzata tedesca ad El Alamein e l'occupazione di Creta avevano fatto temere l'invasione della Palestina.
- 8 M. Toscano, *La "Porta di Sion"*. cit., p. 65.
- 9 A. Sereni, *I clandestini del mare*, cit., Milano 1994, pp. 67, 70-75.
- 10 G. Bagnasco - N. Bazzino, *Gli uomini... sono quello che sono*, Savona 1990, pp. 235 e succ.
- 11 G. Malandra, *I volontari della libertà della 2° zona partigiana ligure (Savona)*, Savona 2005, p.

- 100, partigiano 5° Brigata Garibaldi "Figuccio".
- 12 E. De Vincenzi, *Una generazione nella bufera*, Savona 2000, pp. 61-68.
- 13 G. Malandra, *I volontari della libertà della 2° zona partigiana ligure (Savona)*, Savona 2005, p. 43, partigiano della 2° Brigata Garibaldi "Sambolino".
- 14 Id., p. 38, partigiano 2° Brigata Garibaldi "Sambolino".
- 15 Id., p. 78, partigiano 4° Brigata Garibaldi "Cristoni".
- 16 Id., *I caduti savonesi per la lotta di Liberazione*, Savona 2004, p. 136.
- 17 Id., *I volontari della libertà della 2° zona partigiana ligure (Savona)* cit., p. 43, partigiano 2° Brigata Garibaldi "Sambolino".
- 18 Tratta dal sito della Comunità ebraica di Milano <http://www.mosaico-cem.it/article.php?section=scena&id=22>.
- 19 Le immagini sono scaricate dal sito: <http://www.paulsilverstone.com/immigration/Primary/Aliyah/shiplist2.php>.
- 20 La corvetta canadese HMCS Beauharnois (K 540) era stata costruita a Quebec City, varata nel maggio 1944, dismessa nel luglio 1945. Era stata acquistata dal Mossad, insieme a un'altra corvetta HMCS Norsyd (K 520), nel 1946 e registrata col nome "Colon" a Panama. Al termine del viaggio, durante il quale è ribattezzata "Josiah Wedgwood", è stata requisita dalla marina britannica. Dopo la Dichiarazione di Indipendenza di Israele, è stata riallestita (K-18) e impiegata durante la guerra arabo-israeliana e infine rinominata "Hashomer" (Guardia). (http://en.wikipedia.org/wiki/Josiah_Wedgwood,_1st_Baron_Wedgwood).
- 21 Isidor Feinstein Stone (1907 - 1989) meglio conosciuto come I.F. Stone e Izzy Stone è stato un giornalista iconoclasta. Si è sempre interessato alla politica e la situazione dei diritti umani in Medio Oriente. La sua prima esperienza ha tratto il libro "Underground to Palestine" (1946). Nel 1948 era corrispondente durante la guerra arabo-ebraica. Famoso per i suoi bollettini di tipo politico: *I.F. Stones Weekley*, considerato molto influente e autore di numerose inchieste pubblicate successivamente in volumi, tra le quali "Storia segreta della guerra di Corea" e "Il Processo a Socrate" in cui analizza il processo e la condanna del filosofo greco. Sempre avverso al potere (esemplari furono le sue aspre critiche alla guerra in Vietnam) è stato sospettato di appartenere al KGB, sospetti che però non sono stati supportati da nessuna prova concreta.
- 22 ACS, Ministero dell'Interno, Gab. b. 80, f.14105, sf. 1 Ebrei Stranieri in Italia, 19 giugno 1946 relazione 06928 da prefetto di Savona a Ministero dell'Interno.
- 23 Archivio di Stato di Savona, Tribunale di Savona, Ufficio Istruzione, 1946, b. 39 (2301-2700), f. 2305 P.M. - 2550 G.I.
- 24 Entrambi di nazionalità americana: Lichtman Jacob di New York e Fleigler Heine Franz di Vienna (nello stato di New York) continueranno a prestare servizio nella marina militare dello stato di Israele, imbarcati con gli stessi comandi sulla corvetta canadese, ribattezzata "Wedgwood" (K-18). (http://israelvets.com/roster_aliyahbet_crews_ship.html)
- 25 A. Sereni, *I clandestini del mare*, cit. pp. 93-101.