

SPEDIZIONI

Ecco, dopo quasi cento metri di lamiere contorte vedo la sagoma integra della poppa, è adagiata sulla fiancata di dritta immersa per più di metà nel fango, distinguo il sostegno del balconcino, ancora pochi metri e riesco a leggere chiaramente il nome più volte ripetutomi da Cesare Balzi: Regina M, che emozione! E' lei, la Regina Margherita, o meglio, il relitto della regia nave da battaglia Regina Margherita, scomparsa misteriosamente nelle acque della Baia di Valona in una notte di tempesta, l'11 dicembre 1916. Quattro mesi dopo, al termine della prima conferenza sul

ritrovamento e sulla spedizione della corazzata Regina Margherita, l'ammiraglio Giuseppe Celeste, Cesare Balzi e io siamo comodamente seduti sulle poltrone del Circolo Ufficiali della Marina Militare, a La Spezia, ricordando le fasi, ma anche gli aspetti più curiosi e gli aneddoti, di questa vicenda. Tutto comincia il 30 luglio, quando ricevo la telefonata di Cesare, che, emozionato, mi informa del ritrovamento; esulto anch'io e, con una battuta in vernacolo pisano, declamo la definitiva rinuncia alle ferie, programmate da lì a una settimana! E più o meno la stessa battuta la sento

ridire in vari dialetti quando contatto gli altri membri delle lantd Expeditions per informarli dell'eccezionale ritrovamento effettuato da Cesare. Lo spirito di squadra fa buon gioco e un gruppo operativo viene allestito in meno di una settimana. Un fatto di non poco conto considerando che nemmeno tre settimane prima era terminata un'altra nostra spedizione, che ci aveva portato per dieci giorni a immergerci per un vero e proprio rilevamento archeologico, in collaborazione con il Ministero della Cultura croato, sulla corazzata Santo Stefano, della quale a suo tempo avevamo

SALPATA DA VALONA LA NOTTE DELL'11 DICEMBRE 1916 PER RAGGIUNGERE TARANTO, LA POTENTE UNITÀ DELLA REGIA MARINA ESPLOSE E AFFONDÒ A POCHE MIGLIA DAL PORTO, TRASCINANDO CON SÉ 674 UOMINI. ANCORA ADESSO È IN DUBBIO SE SIA STATO UN ORDIGNO LASCIATO IN MARE DA UN SOMMERGIBILE AUSTRIACO A DISTRUGGERLA, OPPURE UNA MINA AMICA SGANCIATASI ACCIDENTALMENTE DAL SUO ORMEGGIO. PER TANTI ANNI DELLA NAVE NON SI SEPPE PIÙ NIENTE, FINCHÉ UN SUBACQUEO DELLA IANTD LA TROVÒ L'ESTATE SCORSA A 68 METRI DI PROFONDITÀ. IL RACCONTO DELLE RICERCHE E DELLE SUCCESSIVE ESPLORAZIONI E LA RICOSTRUZIONE STORICA DI QUEI LONTANI EVENTI

ALBANIA COSÌ ABBIAMO TROVATO IL RELITTO DELLA REGINA MARGHERITA

LA CORAZZATA SCOMPARSA

Testo di **FABIO RUBERTI**

Consulenza storica dell'ammiraglio **GIUSEPPE CELESTE**

Fotografie subacquee di **ANDREA BOLZONI** e **NICOLA BONINSEGNA**

La corazzata Regina Margherita, il suo nome ricoperto di incrostazioni sulla poppa del relitto e, in alto, lo stemma con il moto.



già pubblicato un ampio servizio su SUB. Così, il 10 agosto il primo nucleo parte per l'Albania, imbarcandosi a Brindisi per Valona.

L'orgoglio dell'Arsenale.

La Spezia visse, alla fine del 1800, una fase di grande espansione demografica ed economica proprio grazie al suo arsenale e all'importanza della base navale della Regia Marina; nel 1901, anno del varo della *Regina Margherita*, i suoi abitanti erano più di centoventimila. Prima della costruzione della corazzata, di 14.574 tonnellate, l'arsenale non aveva costruito navi più grandi di seimila tonnellate, perciò l'avvenimento fu subito considerato di grande importanza da tutti, in città. La corazzata fu progettata nel 1898 dal ministro della Marina Benedetto Brin



Qui sopra, la regina Margherita, che diede il nome alla nave, e re Umberto I di Savoia. A fianco, la corazzata nel bacino di carenaggio di Taranto e, a destra, al momento del varo a La Spezia. In alto, lo scafo come si trova adesso.



e impostata nell'arsenale spezzino il 20 novembre 1890; quando Brin morì, il progetto venne completato dal maggiore generale del Genio Navale Ruggero A. Micheli.

Originariamente, nelle intenzioni del progettista la classe avrebbe dovuto comprendere tre navi, poi ridotte a

due: la *Benedetto Brin* e, appunto, la *Regina Margherita*; solo quest'ultima fu però costruita nell'arsenale di La Spezia, mentre la prima fu costruita nei Cantieri Navali di Castellamare di Stabia.

Re Umberto I assegnò alla nave il nome della consorte con il decreto reale datato 24 settembre 1898, ma non ebbe la ventura di vederla

ultimata, in quanto fu assassinato a Monza il 29 luglio 1900; fu perciò suo figlio, Vittorio Emanuele III, a presenziare al varo, avvenuto il 30 maggio 1901.

Fu, quello, un gran giorno per La Spezia e tutti i giornali ne dettero notizia, inclusi i fogli sindacali, con molti dettagli, ampiamente descritti anche nell'apposito numero della



Rivista Marittima dedicato all'avvenimento.

La nave fu consegnata alla Regia Marina il 14 aprile 1904 e l'11 maggio dello stesso anno, sempre a La Spezia, le fu consegnata la bandiera di combattimento dalla *Regina Margherita* in persona e il suo motto fu: "Per l'Onore d'Italia".

La corazzata *Regina Margherita*, a riprova della sua importanza presso la Regia Marina, rimase ininterrottamente nave ammiraglia del comandante in capo fino al 15 dicembre 1910, eccetto

che per due brevi periodi, durante i quali l'insegna ammiraglia venne trasferita sulla gemella *Benedetto Brin*. A parte le normali esercitazioni e le crociere, prima dell'impiego nella guerra italo-turca, la *Regina Margherita* ebbe un'attività di rilievo nei

soccorsi delle vittime del terribile terremoto di Messina del dicembre 1908 e gennaio 1909, ricevendo la medaglia di partecipazione dal re. All'inizio del conflitto italo-turco, a causa dello scoppio di alcuni tubi delle caldaie, la nave non prese parte alle

operazioni dalla metà del 1911 all'inizio del 1912, ma in seguito si rifece, partecipando ai bombardamenti dei forti turchi sul Bosforo e alla presa dell'Isola di Rodi, il 4 maggio 1912. Prese parte attiva nella conquista del Dodecanesso, le cui rilevanti complicazioni di carattere politico e diplomatico (l'ostilità di Austria e Ungheria e la diffidenza di Inghilterra e Francia nei confronti di un'espansione italiana nell'Egeo) e le notevoli difficoltà tecniche e logistiche, che caratterizzarono questa complessa e per molti versi delicata opzione militare, permisero il raggiungimento di un'intesa e di una cooperazione tra le forze della Marina e dell'Esercito come mai si erano viste nel corso delle precedenti avventure belliche italiane. Nei primi mesi del 1913, la *Regina Margherita* fu assegnata alle Forze Navali

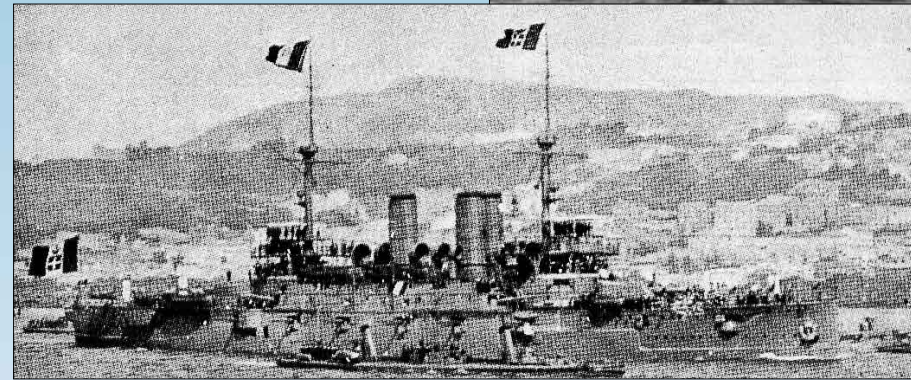
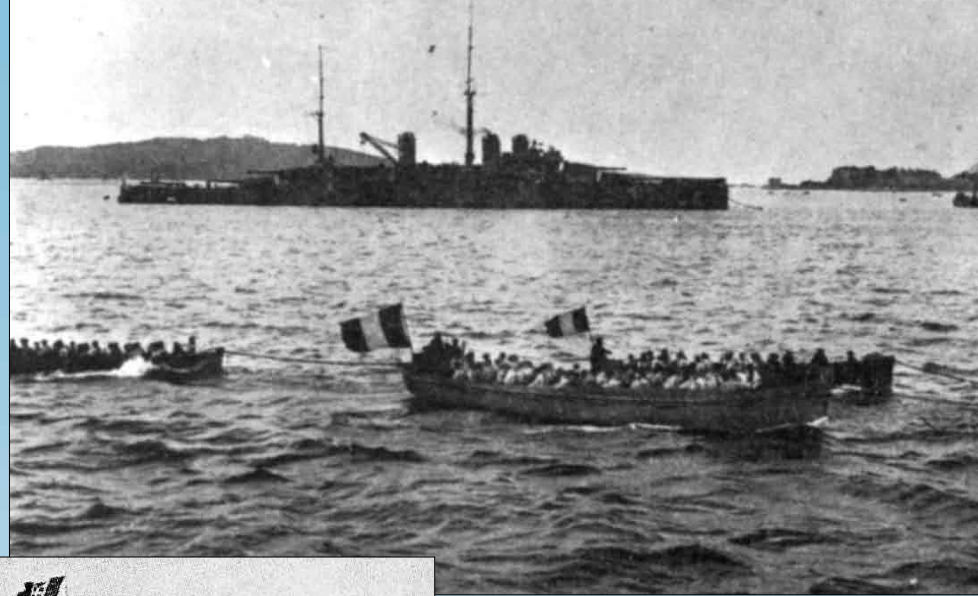


Spezia

Varo della nave "Regina Margherita"

Riunite con compiti di sorveglianza nel Mediterraneo Orientale e di protezione delle isole occupate in Egeo. Raggiunse la nuova destinazione il 13 luglio e nell'Isola di Scarpanto, il 16 luglio 1913, la sua storia si incontrò con quella della subacquea. Quel giorno, infatti, cercando di dare la fonda nella Baia di Pegadia in seguito a una errata segnalazione di un fondale di 30 metri, la nave perse l'ancora: la catena andò in tensione prima che l'ancora avesse raggiunto il fondo e il contraccolpo sganciò il ma-

nigione di tenuta, facendola precipitare. Dopo avere curato una decina di feriti e sepolto il comandante in seconda, ucciso dal maniglione scardinato dal suo alloggiamento, venne deciso di recuperare l'ancora. Gheorghios Haggi Statti, un pescatore di spugne locale venuto a conoscenza dell'accaduto, si offrì di farlo. Dopo quattro giorni e ventu-

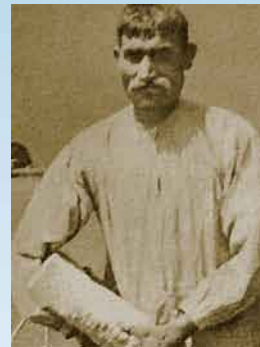


In alto, la Regina Margherita durante l'imbarco di truppe serbe; a sinistra, a Tolone e vista di poppa. A destra, il leggendario pescatore di spugne Haggi Statti e la Baia di Pegadia.

del Cattaro, poco più a nord, in Montenegro.

Con carta nautica alla mano, valutiamo insieme quali possono essere i relitti da visitare

nel tratto di mare di fronte all'Albania, sia quelli di cui si conosce l'identità e la posizione, sia quelli, come nel caso della Regina Margherita, di cui non si conoscono ancora le esatte



no immersioni, fatte anche a profondità di 84 metri, egli riuscì a recuperare l'ancora, lasciando tutti meravigliati. Novantatré anni dopo, la storia della corazzata Regina Margherita si incontrerà di nuovo con i subacquei, ma questa volta con quelli del nostro gruppo, che ne documenteranno il suo segreto sepolcro.

L'antefatto. Il primo dicembre 2004 ricevo una visita di Cesare, che, in qualità di lantd Technical Trainer, mi porta di persona le documentazioni di un

corso per istruttori di tecnica terminato pochi giorni prima. Presto, però, mi rendo conto che quello è solo un pretesto per parlarmi di altre cose. Infatti egli mi informa di aver ricevuto un incarico di prestigio a Tirana presso la Die (Delegazione Italiana di Esperti), l'ufficio che si occupa dei progetti di cooperazione nel settore della Difesa in Albania, perciò, almeno per un periodo iniziale di orientamento nel nuovo posto di lavoro, non potrà fare immersioni. Prima di partire per la nuova destinazione, però, vorrebbe

fare il punto con me su che cosa potrebbe fare là appena fosse tornato ad andare sott'acqua, specialmente per la ricerca di eventuali relitti. Lo informo che la zona è molto interessante da un punto di vista storico, in quanto gran parte delle operazioni durante la Prima Guerra Mondiale si svolsero sulla sponda orientale del Basso Adriatico, tanto che la più grande base alleata, sotto comando italiano, era appunto Valona, in Albania, mentre la più grande base navale austro-ungarica in quella zona era alle Bocche

coordinate geografiche. Anzi, per dire la verità, ho delle coordinate, che gli do (40° 25' N - 19° 17' E), ma lo avverto che secondo me sono ampiamente sbagliate perché completamente fuori dal canale di uscita nel quale si presupponeva, con buona approssimazione, che la nave fosse affondata.

Poco dopo la sua partenza, durante uno dei nostri frequenti contatti telefonici, Cesare mi dice che, su impulso dell'ambasciatore d'Italia a Tirana, Attilio Massimo Iannucci, anche il console generale d'Italia a



Immagini di un'epoca lontana: truppe turche nel 1912, artiglieri italiani in Libia e un castello turco di Rodi.



gli fornisce una buona documentazione e il rapporto dell'affondamento, che gli permette di avere maggiori informazioni sulla dinamica della tragedia e, soprattutto, di delimitare un campo di ricerca più ristretto.

In una notte di tempesta. La corazzata Regina Margherita aveva partecipato

Valona, Lorenzo Tomassoni, aveva iniziato a documentarsi sull'affondamento della Regina Margherita, sia perché era un appassionato storico sia perché le istituzioni erano interessate a determinare l'esatto punto di affondamento della corazzata. Le speranze di poter effettuare sistematiche ricerche del relitto diventano, perciò, concrete e infatti, poco dopo, grazie all'interessamento di Iannucci e Tomassoni, ci vengono fornite tutte le autorizzazioni del caso.

Con l'arrivo della primavera iniziano le indagini e le ricerche. A Valona, Cesare trova due persone disponibili, e soprattutto affidabili: un ex comandante della Marina Militare albanese e un pescatore, che gli forniscono le indicazioni per trovare i punti, all'interno della Baia di Valona, in cui erano affondate cinque navi, nessuna delle quali, però, era la corazzata Regina Margherita, di cui non conoscono né la storia né il luogo dove si trova. I due uomini, comunque, si offrono generosamente di aiutarlo.

Pensare che in Albania si possano trovare miscele, o qualsiasi altra forma di

supporto tecnico specializzato per la subacquea, è pura utopia, perciò, dopo aver portato dall'Italia una scorta di bombole di trimix e di nitrox, Cesare inizia le ricerche con i suoi nuovi compagni d'avventura. Viene fatta una serie di infruttuose immersioni esplorative, principalmente per controllare il punto che gli avevo dato, fuori da Punta Linguetta, e che, come supponevamo, si dimostra totalmente falso: la Regina Margherita, del resto, non poteva essere lì, perché sarebbe stata troppo al di fuori del corridoio di uscita dal campo minato che la nave avrebbe dovuto percorrere la fatidica notte del suo affondamento. Per quanto ci potesse essere stato un errore di rotta, non poteva essere così macroscopico. Un nuovo, insperato aiuto arriva il 10 giugno 2005. A Valona, nell'ambito dei festeggiamenti presso la base della Marina Militare, parlando con il comandante del 28° Gruppo Navale, c.v. Alberto Fiorentino, Cesare viene a sapere che anche l'ufficiale sta facendo alcune ricerche storiche sulla corazzata, non ne conosce l'esatto punto di affondamento, ma

appieno, come abbiamo detto, alle vicende italiane che avevano visto il giovane Regno d'Italia espandersi verso il Mediterraneo Orientale a spese dell'Impero Ottomano. Negli accordi fra le nazioni seguiti alle guerre balcaniche, l'Italia era riuscita a ottenere la sovranità sull'isola di Saseno, installandovi una base navale che controllava l'accesso alla Baia di Valona e, soprattutto, il traffico marittimo dell'Adriatico, che doveva passare per il Canale di Otranto. La mossa risulterà, infatti, di grande valore strategico durante le operazioni navali del primo conflitto mondiale.

Già nel 1914, prima dell'entrata in guerra dell'Italia, gli alleati iniziarono, con scarsi



risultati, a porre il blocco del Canale di Otranto. Il Regno d'Italia, pur rimanendo neutrale, faceva ancora tiepidamente parte della Triplice Alleanza (Italia, Germania, Austria), ma quando gli austriaci, l'8 aprile 1915, durante l'incontro di Vienna, rifiutarono le richieste del ministro degli esteri italiano, Sonnino, mentre le nazioni della Triplice Intesa (Francia, Inghilterra, Russia) le accettarono, cosa che avvenne a Londra il 26 aprile 1915, la ragion di stato spinse l'Italia alla guerra contro l'Impero Asburgico nel maggio del 1915 e contro l'Impero Germanico nell'agosto del 1916.

La strategia del blocco del Canale d'Otranto si fece più incalzante ed efficace

proprio grazie al controllo italiano della Baia di Valona, controllo che fu fortemente rinforzato e consentì, con il concorso delle marine alleate, l'attuazione di una barriera navale formidabile tra la Puglia e l'Albania.

In questo contesto storico, la *Regina Margherita* diventa presto protagonista delle vicende belliche. Dopo un primo periodo di operazioni, la cui base fu Taranto, l'unità fu assegnata al Gruppo Navale C, destinato alla protezione del campo trincerato di Valona e a missioni nel Basso Adriatico.

Nell'aprile del 1916, la corazzata arriva in rada al comando del capitano di vascello Giovanbattista Bozzo Gravina e assume le funzioni di nave ammiraglia divisionale con l'insegna del controammiraglio Cusani Visconti. Non è al suo primo impiego in acque albanesi poiché, tra il dicembre 1915 e il febbraio 1916, aveva partecipato all'operazione di evacuazione dello sconfitto

esercito serbo, che si imbarcò per la Grecia e l'Italia, dove venne riorganizzato per continuare la guerra. E fu proprio durante questa operazione che venne scattata quella che probabilmente è l'ultima foto della nave, il cui originale si trova oggi nel museo dell'esercito serbo a



Sopra, Cesare Balzi, che ha trovato il relitto della corazzata; in alto, un angolo suggestivo della costa.

Belgrado.

Dopo un normale ciclo di operazioni a Valona, nel dicembre del 1916 si decise di far rientrare la *Regina Margherita* a Taranto per alcuni lavori in bacino e l'11 dello stesso mese l'ammiraglio Millo dette l'ordine di salpare, lasciando però alla decisione del comandante Bozzo la scelta dell'ora, in quanto nella zona imperveravano pessime condizioni atmosferiche.

Diminuita la bufera, finalmente alle 21, nonostante ci fossero ancora forti piovoschi e una densa foschia, la regia nave *Regina Margherita* si mosse per uscire da Valona scortata dai cacciatorpediniere *Indomito* e *Ardente*. Dopo circa mezz'ora, alle 21,34 esatte, mentre si trovava nel corridoio di uscita del campo minato steso tra l'Isola di

Saseno e Punta Linguetta, si udirono due forti esplosioni che, come riportarono i superstiti, investirono prima la Santa Barbara di prua e poi il centro nave, all'altezza del locale caldaie. Le detonazioni provocarono lo scoppio dell'esplosivo e delle caldaie, con proiezione di vapore, oggetti e parti della nave, che comunque proseguì la sua corsa per abbrivio, dando tempo a molti sopravvissuti di riunirsi a poppa. Dopo soli cinque minuti, la nave si inabissò di prua con seicentotrentaquattro uomini, compresi il comandante Bozzo e il comandante della Forza di Spedizione Italiana in Albania, generale Baldini, che doveva rientrare anch'egli in Italia; nonostante le pessime condizioni del mare, grazie al prodigarsi dei soccorsi si salvarono diciotto ufficiali e duecentocinquantesette marinai.

Nella relazione ufficiale

sull'affondamento della corazzata, le autorità dichiararono: "Per quanto siano venuti a mancare quelli che avrebbero potuto spiegare con tutta esattezza il succedersi dei fatti, pur nondimeno essi possono ricostruirsi con la necessaria precisione nella loro tragica semplicità e si può subito affermare che la perdita della nave non deve attribuire a dolo o ad insidia nemica, ma ad una disgraziata fatalità di molte circostanze concomitanti che hanno tratto il Comando in errore di apprezzamenti e conseguentemente di decisioni".

Tali valutazioni e convinzioni si basavano principalmente sul fatto che il comandante Bozzo, doppiato Capo Gallovecit (o Garlovetz), aveva fatto proseguire, per motivi non accertati, la nave sulla rotta 289° più di quanto stabilito dalla procedura, prima di virare per 238° per en-



trare nel canale di sicurezza del campo minato. Questo, secondo il rapporto, aveva portato la corazzata appena oltre il margine del campo minato.

La corazzata ritrovata.

Alla fine di luglio mi trovo impegnato nelle nostre normali attività lavorative e a ordinare la gran mole di materiale

videofotografico prodotto poche settimane prima, durante la nostra ultima spedizione sul relitto della *Santo Stefano*. Un compito non indifferente, quest'ultimo, perché in quell'occasione, su incarico del governo croato, abbiamo effettuato una completa rilevazione del relitto, necessaria per sviluppare il progetto di una

sua ricostruzione in tre dimensioni. Negli stessi giorni, sono tenuto al corrente da Cesare sulle ricerche della *Regina Margherita*, che comunque non avevano ancora prodotto alcun risultato.

Il 28 luglio ricevo una telefonata da Cesare, che mi informa che il fine settimana successivo si sarebbe immerso per esplorare la zona indicatagli dal comandante Fiorentino. Passo la giornata di sabato 30 luglio in mare e, come mia abitudine, tengo tutto il giorno il telefono spento. Al ritorno

in ufficio, mi dicono che Cesare ha telefonato. Sicuramente, penso, mi vorrà informare di come procedono le cose, così comincio a guardare gli appunti di lavoro lasciati sulla mia scrivania quando squilla di nuovo il telefono. E' Cesare che, con un malcelato entusiasmo, mi dice: «Fabio, l'ho trovata! Ho trovato la *Regina Margherita*! Ho letto chiaramente il nome, Regina M! La nave è distrutta, ma è chiaramente lei, per essere sicuro ho fatto due tuffi!». E giù a raccontarmi tutti i dettagli di quella intensa giornata.

Ecco le sue parole: «Sabato 30 luglio 2005, alle ore 5,55, lascio il porto di Valona, sono con me il pescatore che conduce l'imbarcazione e Ilir Capuni, un divemaster lantd che vive ad Ulcjni,

in Montenegro. Alle ore 7,20 individuo presso Punta Linguetta una ristretta area nella quale era ipotizzabile che ci potesse essere il relitto della *Regina Margherita*, così ho iniziato una ricerca circolare intorno a un punto determinato sulla base dello studio di alcuni documenti storici e di notizie apprese dai pescatori.

«L'ecoscandaglio installato sull'imbarcazione, dopo due ore di ricerca, alle 9,20, ha segnalato una serie di echi interessanti, così ho deciso di buttare l'ancora e di andare a vedere di che cosa si tratta dopo aver registrato la posizione con il Gps.

«Alle 9,38, - continua Cesare, - inizio la discesa lungo la cima dell'ancora. Ilir Capuni, che è con me, si ferma a 40 metri per potermi poi assistere in risalita. Intravedo sul fondo il relitto di una nave, che a poco a poco si definisce. Considerate le ottime condizioni di visibilità e temperatura, proseguo la discesa da solo fino a raggiungere le prime lamiere dello scafo, su un fondale di poco più di 65 metri. Mi rendo conto di aver raggiunto la prora di una grossa nave grazie alla presenza di una grande ancora, quella di sinistra. Inizio l'identificazione dello scafo utilizzando un rocchetto con un filo di arianna della lunghezza di centoventi metri per non perdere la cima che ho utilizzato per la discesa e che mi servirà per risalire. Cerco di riconoscere linee, oggetti e particolari che possano darmi prova dell'identità della nave, che è sicuramente da guerra. Questa consapevolezza mi dà una certa euforia, che represso con difficoltà.

«Nuoto verso poppa, - continua Cesare, - contrastando una sensibile corrente per oltre cento metri, controllo attentamente la respirazione perché, avendo terminato nelle precedenti immersioni il trimix, sto usando aria e non voglio rischiare di prendermi una narcosi. Poco dopo intravedo la fine del relitto e mi appaiono in successione tre oblò tondi e il balconcino di poppa, sotto il quale, sporgendomi, posso leggere le lettere in rilievo del nome, "REGINAM", che spariscono nel fango.

«A questo punto mi prende

una forte emozione, difficile da controllare. Inizio la risalita in diagonale mentre riavvolgo il reel, il cui capo è nelle mani di Ilir Capuni, che aspetta, come convenuto, a 40 metri; alle ore 10,02 spuntiamo assieme in superficie.

«Dopo un intervallo di due ore, - prosegue il racconto di Cesare, - alle 12,02 in punto mi immergo nuovamente, portando con me la macchina fotografica e una cima, che, giunto sul fondo, fisso al centro della nave per fare un secondo collegamento tra il relitto e la superficie. Quindi fotografo il nome della nave e risalgo. Tornato in superficie, rilevo sulla verticale del centro nave il punto esatto con il Gps. L'emozione in barca è grande, ma di comune accordo decidiamo che la diffusione della notizia l'avrei gestita solo io, così nella stessa giornata ho informato le autorità e poi ti ho avvisato».

Concordo con Cesare di far slittare l'annuncio del ritrovamento per avere il tempo di organizzare una spedizione necessaria per documentare adeguatamente il relitto. Prima avrei dovuto informare mia moglie che le ferie sarebbero slittate per lo meno di una settimana, poi avrei dovuto formare una squadra utilizzando tutti gli argomenti persuasivi che conoscevo per convincere i prescelti che era importante per tutti partecipare alla nuova spedizione e che, di conseguenza, avrebbero dovuto informare le loro mogli o fidanzate che anche le loro ferie sarebbero slittate di una settimana. Infine, convincere coloro che avrebbero lavorato sotto ferragosto che il risultato in immagine che avrebbero ottenuto sarebbe stato superiore a qualsiasi guadagno.

A onor del vero devo dire che l'impresa è stata meno dura di quello che pensavo.

Dopo una iniziale incertezza, tutti i convocati si sono resi disponibili. Dieci giorni dopo che Cesare mi aveva informato del ritrovamento, la spedizione era pronta a partire.

L'UC14 e la spedizione. Dieci giorni, però, addirittura frenetici, non solo perché, oltre al normale lavoro quotidiano, dovevo organizzare la spedizione, ma perché cominciai a cercare e studiare tutto il possibile a riguardo della corazzata *Regina Margherita*, dato



che ne conoscevo la storia abbastanza bene, ma non in modo approfondito. Lessi attentamente la relazione dell'affondamento stilata all'epoca dei fatti e quasi subito mi accorsi che qualcosa non tornava. Tutte le fonti austro - tedesche accreditavano l'affondamento al sommergibile tedesco UC14 di base a Pola e i più importanti storici della marina austro - ungarica lo confermavano. Alla fine, su un documento tedesco dell'epoca lessi: "11. Dezember 1916, Montag vor Valona sinkt Regina Margherita auf einer von UC 14 gelegten Mine (ca. 600 t)", dove in pratica si diceva che la corazzata era saltata su una mina lasciata in mare dall'UC14. Questa versione dei fatti potrebbe essere anche la spiegazione di un'esclamazione del comandante Bozzo

A destra, il comandante *Giovannibattista Bozzo*; sotto, l'ammiraglio *Enrico Millo*. In basso, la corazzata trasformata in nave ospedale e il vapore omonimo. Nell'altra pagina, l'UC14.



al momento della prima esplosione: «Gli austriaci me l'hanno fatta!». All'inizio delle ostilità, gli austriaci avevano una flotta di sommergibili esigua, solo sei unità, per cui decisero, in accordo con la marina tedesca, di trasferire per ferrovia fino a Pola numerosi sommergibili tedeschi, gli UC appunto, i quali non erano dotati di siluri, ma erano specializzati nel minamento delle zone fuori dai porti o dove passavano le abituali linee di navigazione. Una delle più famose vittime di questo tipo di guerra fu la nave ospedale inglese *Britannic*, gemella del *Titanic*, affondata nel canale di Kea, in Grecia, il 21 novembre 1916. In seguito alle contraddizioni tra il rapporto italiano e i documenti tedeschi, fu interessato anche l'ammiraglio Celeste, il quale, durante la

preparazione della prima conferenza sul ritrovamento della *Regina Margherita*, attraverso lo studio dell'estensione del campo minato e del canale di sicurezza, i calcoli della rotta, della velocità e dei tempi di percorrenza conosciuti, nonché del punto esatto del relitto, accertò che la posizione della nave al momento dell'affondamento era all'interno del canale di sicurezza del campo minato. Certo, è difficile dire se le mine che hanno urtato la *Regina Margherita* fossero quelle tedesche dell'UC14 o quelle italiane staccatesi dagli ormeggi a causa della bufera di quel giorno, ma sicuramente si può dire che il comandante Bozzo non fece alcun errore, o alcuna sbagliata valutazione nel condurre la nave nel canale di sicurezza che gli avrebbe dovuto consentire

di uscire indenne dal campo minato della Baia di Valona. Fatto sta che i sommergibili, soprattutto tedeschi, e i sabotaggi furono le insidie che causarono più perdite sia alla Regia Marina sia agli alleati francesi e inglesi. Tra le navi militari italiane più importanti perse per queste cause si ricordano: l'incrociatore corazzato *Amalfi*, silurato davanti a Venezia, e il *Garibaldi*, tra Ragusa e Cattaro, poi le corazzate *Benedetto Brin* e *Leonardo da Vinci*, affondate in porto rispettivamente a Brindisi e Taranto per sabotaggi organizzati dalla centrale



spionistica austriaca di Berna. Tutte perdite che avvennero nei primi due anni di guerra e fecero grande impressione sull'opinione pubblica, la quale mosse aspre critiche a come venivano gestite le operazioni navali. La *Regina Margherita* fu l'ultima di quella luttuosa lista e anche per essa, all'epoca, ci furono chiacchiere che parlavano di sabotaggio e cattiva conduzione dei comandi. Ma furono solo chiacchiere, che si rivelarono prive di alcun fondamento. A Roma, la politica attribuiva al Comando in Capo della Marina il fatto che le perdite fossero dovute a un eccesso di attività che, invece di portare sostanziali vantaggi, ci esponeva all'offensiva nemica. Nemmeno due mesi dopo l'affondamento della *Regina Margherita*, il 7 febbraio 1917, fu deciso, perciò,

UC 14: STORIA DI UN KILLER FINITO MALE

L'UC 14, indicato come il battello che depose l'ordigno che affondò la *Regina Margherita*, era un sommergibile posamine costiero della Classe UC I (dall'UC I all'UC 15), costruito nei cantieri A. G. Weser di Brema. Fu ordinato il 23 novembre 1914, impostato il 28 gennaio 1915 e varato il 13 maggio; lo stesso giorno fu spedito per via ferroviaria a Pola, dove entrò in servizio presso l'U-Flottille Pola - Mittelmeer Division. Non essendo l'Impero Germanico ancora in guerra con il Regno d'Italia (quest'ultimo dichiarò guerra alla Germania solo il 28 agosto 1916), fino a quella data l'UC 14 operò sotto false insegne asburgiche con la numerazione

Dal 7 gennaio al 30 giugno 1916, l'UC 14 fu al comando dell'oberleutnant zur see Franz Becker, che passò poi le consegne al collega Alfred Klatt, che rimase al comando fino all'11 gennaio 1917. Il 6 settembre 1916 il sottomarino affondò il piroscafo inglese *Inverbervie* e il 26 novembre il drifter, sempre inglese, *Michelmas Deisy*; infine, la notte dell'11 dicembre, il colpo grosso, l'affondamento della corazzata *Regina Margherita* all'uscita della rada di Valona. Con questa grande vittoria terminò l'attività di servizio in Mediterraneo e l'UC 14 venne trasferito, di nuovo per via ferroviaria, a Ostenda, presso la U-Flottille Flandern. Destinato ad azioni di minamento vicino alla costa inglese, il 3 ottobre 1917, al comando dell'oberleutnant zur see der reserve Adolf Feddersen, il glorioso sommergibile saltò in aria per cause non ancora accertate, molto probabilmente per l'autoinnescamento di una propria mina, scomparendo con tutto l'equipaggio.

Come è successo per la *Regina Margherita*, anche l'UC 14 è stato ritrovato di recente da un gruppo di subacquei olandesi: giace alla profondità di 25 metri nelle torbide acque di fronte a Zeebrugge e le sue coordinate sono 51° 31' 56 N - 03° 08' 48 E.

Ecco la sua scheda:

- **Tipo:** sommergibile costiero posamine;
- **Classe:** UC I;
- **Cantiere:** AG Weser, Bremen;
- **Data di commissione:** 23 novembre 1914;
- **Data di impostazione:** 28 gennaio 1915;
- **Data del varo:** 13 maggio 1915;
- **Entrata in servizio:** 5 giugno 1915;
- **Dislocamento:** 168/183 ton;
- **Lunghezza:** 37 metri;
- **Larghezza:** 3,5 metri;
- **Altezza:** 5 metri;
- **Autonomia:** 750 miglia in superficie, 50 miglia in immersione;
- **Velocità:** 6,2 nodi in superficie, 5,2 nodi in immersione;
- **Motorizzazione:** un motore principale da 175 Hp e un motore a olio da 90 Hp, un'elica;
- **Armamento:** 12 mine UC 120 in sei tubi verticali.

di rimuovere il comandante della Marina, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, assieme ai fautori dell'offensiva a oltranza: gli ammiragli Cagni e Millo, quest'ultimo comandante del campo trincerato di Valona, lo stesso che aveva dato l'ordine di partenza alla corazzata. L'allontanamento del duca degli Abruzzi fu approvato dal re, che incaricò del comando della Regia Marina l'ammiraglio Thaon de Revel.

La storia della *Regina Margherita* diventava sempre più interessante

e con parecchi aspetti oscuri ancora da capire. A ogni modo, anche l'*UC14* fece una brutta fine: il 3 ottobre 1917, dopo essere rientrato in Germania e utilizzato per minare le coste inglesi, al ritorno da una di queste missioni esplose nel Mare del Nord, all'altezza del porto di Zeebrugge, forse a causa dell'autoesplosione di una sua stessa mina, scomparendo con tutto l'equipaggio. Lo hanno trovato di recente alcuni sub olandesi e belgi. Durante le mie frenetiche ricerche prima della partenza, mi imbattei in altre curiosità riguardanti la corazzata. La prima era che esisteva una nave omonima e quasi contemporanea che, in seguito alla diffusione della notizia del ritrovamento e della spedizione, indusse in errore alcuni giornalisti non molto attenti: si trattava del vapore *Regina Margherita* (ex *Piaggio*), di 3.796 tonnellate, originariamente della società Rocco Piaggio e Figli e acquistato nel luglio 1885 dalla società Navigazione Generale Italiana, che lo utilizzò sulle rotte per l'America latina. Con quella nave viaggiarono molti immigranti verso l'Argentina e, nel 1899, anche il tenore Enrico Caruso. Un'altra curiosità era che nella Guerra di Libia (1911

Sotto, il comandante della Marina, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, rimosso dal suo incarico.



- 1912) lo Stato Maggiore dell'Esercito chiese il supporto sanitario dello Smom (Sovrano Ordine Militare di Malta), assegnandogli la nave *Regina Margherita*, che, trasformata in nave ospedale, effettuò la spola tra Napoli, Palermo e i porti del Nord Africa, trasportando e curando a bordo migliaia di feriti. Molto probabilmente si trattava della stessa nave, ma non sono riuscito ad appurarlo, a meno che non ci si sia confusi con la *Regina d'Italia*, una nave ospedale impiegata anch'essa nella guerra di Libia, che apparteneva, però, alla Regia Marina e non allo Smom.

Infine, risultava esistere un filmato Luce che illustrava lo smantellamento, nell'aprile del 1940, della *Regina Margherita* da parte della nave *Artiglio*, della ditta Sogima di Viareggio. Ma tutte le ricer-

che fatte presso la Marina e il Ministero degli Esteri non portarono ad alcun documento ufficiale, confermando che di quel fatto si era persa la memoria. Tutti questi pensieri spariscono, comunque, il 10 agosto, quando partiamo divisi in due gruppi, prima da Pisa quello composto da Fabio Agostinelli, Carla Binelli, Michele Cocco, Jacopo Ruberti e me, in tre macchine, poi da Verona quello composto da Andrea Bolzoni, Nicola Boninsegna e Massimiliano Canossa con un furgone carico della maggior parte delle attrezzature, dato che sul posto non avremmo trovato niente di niente. Secondo il nostro collaudato schema, anche questa spedizione era stata sponsorizzata dalla Dive Rite e supportata dagli IANTD Training Facility ai quali appartengono i

componenti, in questo caso: Acquamarina di Marina di Pisa, Elba Diving Center di Marciana Marina, Hydromania di Trento, Nautica Mare di Caldiero di Verona, Polosub di Genova. Percorriamo quasi tutta l'Italia, ci imbarchiamo a Brindisi e dopo una notte di navigazione siamo in Albania, a Valona. Dopo aver pagato due euro per la disinfestazione (sic!) in una pozzanghera piena di non so che cosa, andiamo al controllo documenti: tre ore per non più di quindici stranieri! Se avevo avuto occasione di storcere un po' la bocca per le pratiche doganali che subimmo in Polonia l'anno prima, questa volta ho rischiato una paresi facciale! Infine, eccoci qua, finalmente fuori dalla dogana. Cesare ci accoglie con gioia nel caos di Valona! Non dovendo scrivere un articolo



I membri della spedizione della IANTD che ha esplorato il relitto della *Regina Margherita*, davanti a Valona.



per una rivista di viaggi (fortunatamente), mi limiterò a commentare l'ambiente con una frase politicamente corretta di Andrea e più volte ripetuta: l'Albania è una esperienza! Facciamo le operazioni di routine: sistemazione in albergo, controllo degli equipaggiamenti, ci incontriamo con il console generale Tomassoni, che sarà il nostro nume tutelare per tutta la permanenza in Albania, e infine facciamo una immersione "di riscaldamento" sulla nave ospedale Po, secondo obbiettivo della spedizione. Anche questa nave, infatti, ha una storia interessante. Il suo affondamento da parte di aerosiluranti inglesi, il 14 marzo 1941, provocò un certo scalpore in Italia, sia per la gravità del fatto sia per

la presenza a bordo di Edda Ciano Mussolini in qualità di crociera, che si salvò raggiungendo la riva a

nuoto. Il relitto è stato una piacevole sorpresa: molto grande, essendo lungo più di centotrenta metri, integro e completamente visitabile; nonostante la poca profondità, però, sicuramente pericoloso a causa della reale possibilità di perdersi dentro o di rimanere intrappolati da qualche parte. Ma questa è un'altra storia, che racconterò un'altra volta. Il giorno dopo il nostro arrivo, con il console Tomassoni e il capitano di vascello Fiorentino, comandante del 28° Gruppo Navale della Marina Militare, facciamo una riunione in Capitaneria con le autorità locali, che, indicando

Da sinistra, il console generale Tomassoni con Fabio Ruberti, autore del servizio e capo spedizione, e l'ambasciatore Iannucci. Qui sotto, l'arrivo dei sub in porto.

vrastrutture superiori, segno inequivocabile delle forti correnti che attraversano il canale; il rimanente lato di sinistra affiorante è rivolto verso la superficie. A partire da prua sono facilmente riconoscibili, in sequenza, l'ancora di sinistra e, poco più spostata verso poppa, una falla circolare di circa due metri e mezzo di diametro con le lamiere rivolte verso l'interno dello scafo. Proseguendo verso il centro nave, si incontra un secondo squarcio, più grande del primo e con molti rottami della torre del cannone da 305 millimetri, probabilmente dovuto all'esplosione della Santa Barbara di prua. Nuoto verso poppa contro una fastidiosa corrente, stando attento a non avvicinarmi troppo al fondo e alla nave. Infatti, il fango è così sottile che si alza solo a guardarlo. Superato il centro, verso poppa si trovano ammassate molte lamiere contorte, in mezzo alle quali risulta difficile l'identificazione di oggetti e linee, soprattutto per la presenza di un terzo squarcio causato da una probabilmente successiva e intensa esplosione delle caldaie. L'ultimo pezzo della nave, e il più integro, è la sezione di poppa, anch'essa immersa in gran parte nel fango, sul lato di dritta. Di fronte a me, Massimiliano apre la strada e lampeggia con i fari della telecamera: ha raggiunto la poppa, lo seguo, accelerando il ritmo della pinneggiata, passo lungo la fiancata e, infine, dopo il balconcino ecco il nome: *Regina M...* Una vera emozione! Dopo tanti anni, i flash delle macchine fotografiche e gli illuminatori delle videocamere danno l'impressione che sia tornata una grande diva. Sia durante quella immersione che nelle successive, cerchiamo di scoprire fra le

lamiere se vi siano resti od oggetti appartenuti ai marinai caduti, ma il fango ricopre tutto. Ci rendiamo conto di essere in un sacrario in fondo al mare, ma devo dire che non è affatto spettrale come quello della *Gustloff*, la nave di Hitler che esplorammo l'anno prima. Anzi, nonostante siamo consapevoli della tragedia che questo relitto rappresenta, l'ambiente ha una certa serenità. L'organizzazione delle im-



mersioni è sempre la stessa: una squadra di sicurezza e una operativa di documentazione video - fotografica; la miscela di fondo che usiamo è una trimix 18/45 e per la decompressione una ean 32 e una ean 80; tutte le immersioni vengono pianificate con il Pro-planner e gestite in acqua con i computer VR3 o NitekHe; nessun inconveniente è mai stato rilevato. Durante le successive immersioni abbiamo avuto l'opportunità di valutare meglio lo stato del relitto, ci sembrava che avesse subito danni maggiori di una esplosione della Santa Barbara di prua e delle caldaie, forse che la storia dei

lavori della Sogima avesse un reale fondamento? Il nostro dubbio principale dipendeva dal fatto che nell'aprile del 1940 in Albania c'erano le truppe italiane, che l'avevano invasa l'anno prima. Chi avrebbe potuto permettere legalmente di smantellare una nave dove giacevano i corpi di seicentotrentaquattro nostri marinai? I caduti, tra l'altro, sono stati onorati proprio di recente, per iniziativa del Consolato Generale d'Italia a Valona, con la deposizione di una corona in mare sul luogo dell'affondamento. Un'altra ipotesi sullo stato disastroso dello scafo è che, secondo quanto mi dice

In basso, la presentazione ufficiale della spedizione a La Spezia; sotto, Fabio Ruberti; a sinistra, in decompressione.



Cesare, nel periodo comunista dell'Albania c'era stata una forte presenza militare, prima russa e poi cinese, e che alcuni relitti conosciuti nella Baia di Valona erano stati bersagli di addestramento dei sommergibili albanesi. In effetti, vengo a sapere, grazie al nostro divemaster e interprete Ilir, che fin dal 1956 nella base di Pasha Liman c'erano quattro sommergibili russi classe Whiskey, che in seguito ebbero equipaggi completamente albanesi. Furono fatte parecchie esercitazioni subacquee su alcuni relitti nella Baia di Valona, anche se nessuno, incluso l'ultimo comandante in seconda dell'ultimo Whiskey superstite, sa se riguardarono il relitto della *Regina Margherita*. Nel 1961, i russi lasciarono definitivamente l'Albania e presto i quattro sommergibili

persero efficienza, solo uno vide la fine del regime comunista negli anni ottanta. Per quanto riguarda i cinesi, non vi furono mai loro forze navali in Albania e il loro apporto fu solo di aiuto industriale, che comunque finì nel 1978. I nostri contatti sul posto ci informano, inoltre, che nel periodo di anarchia dopo la caduta del regime i militari della base di Pasha Liman erano soliti gettare le mine antisommergibile nel canale nei pressi di Punta Linguetta proprio perché è percorso da correnti che lo rendono molto pescoso. Qualcuno di questi ordigni potrebbe aver colpito il relitto della *Regina Margherita* contribuendo alla sua distruzione. Scambio le mie opinioni con il console Tomassoni e con il comandante Fiorentino e tutti conveniamo che questo aspetto della storia ha bisogno di ulteriori analisi.

L'epilogo. La spedizione giunge alla conclusione e prima di partire siamo ospiti del 28° Gruppo Navale per una piccola cerimonia di congedo. Visioniamo gli spezzoni più suggestivi del filmato girato sul relitto, un brindisi di addio e poi la partenza. L'imbarco è a Durazzo, dove ci scortano due sottufficiali della Marina, che sono di grande aiuto per le procedure d'imbarco. Il porto gremito di emigranti è un girone infernale, senza l'aiuto dei due sottufficiali sarebbe stato difficile riuscire a imbarcarci in tempo. E quando siamo a bordo, aspettiamo di partire, ma la nave non si muove perché pare che qualche turista non abbia pagato la tassa di soggiorno. Tassa di soggiorno? Ci rendiamo improvvisamente conto che quei turisti siamo noi! Così ci precipitiamo a saldare il debito con il governo albanese e finalmente partiamo.

Fabio Ruberti