

Da Szeged a Pascoli, un mercantile fra le due guerre del secolo breve

Signore, il Sea Tiger merita un epitaffio migliore di: "Varato nel '40, affondato nel '41.
Missioni: nessuna.
Combattimenti: nessuno.
Non si può abbandonarlo in quel modo, è come una bella donna che morisse zitella"
(Operazione sottoveste, dir. Blake Edwards, 1959)

Parte Prima: "La storia della nave" (Luisella Zocca)

Quando il piroscafo *PASCOLI* inizia ad affondare, il 7 maggio 1941 a 13 miglia a sud di Sansego, sono passate da poco le 5 della mattina, il sole sta sorgendo, il tempo è buono, il mare è calmo, gli uomini a bordo sono ai loro posti e relativamente tranquilli; il capo macchinista e il regio commissario stanno riposando, il comandante non si trova in coperta. All'improvviso un'esplosione scuote la nave, si alza una colonna di fumo e l'acqua fa irruzione all'altezza della stiva numero quattro dalla fiancata sinistra. In dieci minuti la situazione pare così compromessa che il comandante Riccardo Cetina di Fiume ordina l'abbandono della nave. L'equipaggio, 33 uomini, sale sulle scialuppe. Il piroscafo si appoppa verso sinistra, poi si inclina a dritta e lentamente si immerge.

Sono le 7.10: in due ore tutto è compiuto.

I marinai, a remi e a vela, raggiungono Sansego poco prima del mezzogiorno.

Nei dati statistici pubblicati dall'USMM nel 1972 il piroscafo *PASCOLI* è solo uno dei 28 mercantili persi per cause belliche nel maggio del 1941, per un totale di 321 - equivalenti a 735.345 tonnellate- riportati in quell'anno¹.



29. ábra. Az Adria „Szeged“ gőzöse.

SZEGED, ca. 1905 (fonte: B. Gonda, *Hungarian merchant marine and the port of Fiume*, 1906)

¹ G. Fioravanzo, *Dati statistici*, Roma, Ufficio storico della marina militare, 1966, p.232-233

E' una nave in età.

Varata come *SZEGED* nel maggio 1902 presso i cantieri William Dobson & Co di Newcastle-upon-Tyne per la Adria Regia Ungarica S.A. di Navigazione Marittima di Fiume entra subito in linea commerciale per il Brasile. Disarmata nel 1916 viene requisita dalla Seetransportleitung di Fiume e rimane impiegata in trasporti per l'Albania fino alla fine della guerra europea. Il 19 giugno 1918 durante una navigazione in convoglio per l'Albania, investe la torpediniera 54 causandole gravissimi danni che la tengono inattiva. Nel 1919 viene requisita dal Governo Francese.

Ed è qui che un anonimo piroscavo incontra, e fa incontrare a noi, la Storia.

Secondo la vulgata, Lenin avrebbe detto: "Trovammo il potere che giaceva nelle strade e semplicemente lo prendemmo". Parliamo del 7 novembre 1917 (25 ottobre secondo il calendario giuliano): quella che inizialmente era sembrata la meno sanguinosa delle rivoluzioni diventa presto una guerra civile tra forze rivoluzionarie e controrivoluzionarie - i Bianchi - legioni di ex prigionieri e un coacervo di gruppi schierati per l'una o l'altra parte, in uno stato in rapida dissoluzione dopo tre anni di guerra e l'abdicazione dello zar.

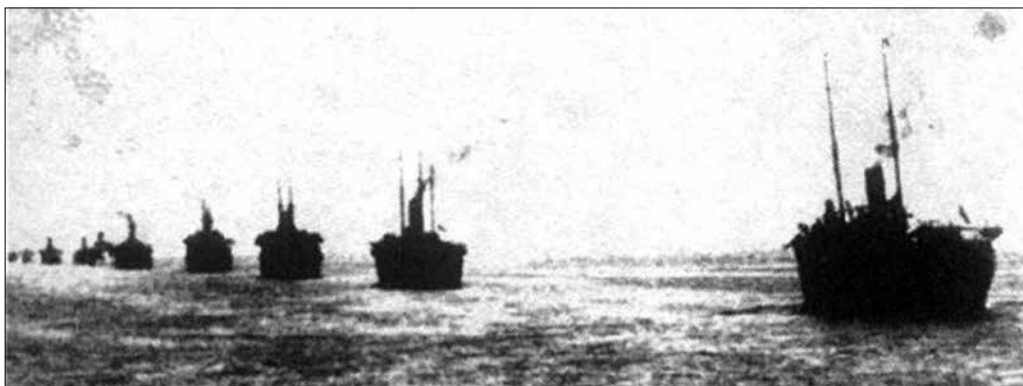
La guerra si combattè su due fronti principali: in quello meridionale lo schieramento dei Bianchi comandato dal generale Denikin, sferrò un'offensiva per conquistare Mosca nella primavera estate del 1919, troppo tardamente e quindi inutilmente sostenuta dagli Inglesi; in quello siberiano dove si agitavano varie forze - come la Legione Cecoslovacca e il Partito Socialista Rivoluzionario - i Bianchi erano comandati dalla carismatica figura dell'ammiraglio Kolčak. Sconfitto e giustiziato Kolčak nel febbraio del 1920 da parte dei Bolscevichi, l'armata di Denikin fu progressivamente rintuzzata verso il sud. Denikin stesso dopo aver perso la sponda ucraina del Mar Nero abbandonò la Russia nel marzo del 1920.

Tifo, carestia e massacri indiscriminati mietevano vittime a ogni spostamento di fronte.

Il comando dell'armata dei Bianchi passò nelle mani del generale zarista Vrangel' e il territorio da questi controllato si contrasse di mese in mese fino a limitarsi alla penisola di Crimea. La popolazione fuggiva di fronte all'avanzata dei Bolscevichi: Sebastopoli nel 1920 arrivò ad accogliere 300.000 profughi in condizioni estreme².

Il Mar Nero veniva dal 1918 presidiato da contingenti e forze navali interalleate (francesi, inglesi, americane, italiane). L'atteggiamento alleato era ondivago: inglesi e americani volevano sì fermare il dilagare dell'onda bolscevica ma erano riluttanti a sostenere i Bianchi e i loro alleati, considerati corrotti, reazionari e responsabili di brutali pogrom sui civili.

L'unico vero e incondizionato sostegno veniva dalla Francia.



Convoglio di evacuazione dell'armata di Vrangel', novembre 1920

² "Speech of Major George H. Ryden at American Red Cross Headquarters, Paris, France, Dec. 6, 1920" cit. in A.M. Ball, *And now my soul is Hardened: abandoned children in Soviet Russia, 1918-1930*, Berkeley, University of California press, 1994, p.4; il primo censimento del periodo sovietico nel 1926 stima in 74.500 gli abitanti di Sebastopoli.

Quando il Governatorato del sud stava ormai per collassare fu ai Francesi che Vranghel' diresse l'appello per l'evacuazione del suo esercito, famiglie degli ufficiali, degli elementi più compromessi e di tutti i civili in fuga dai bolscevichi³.

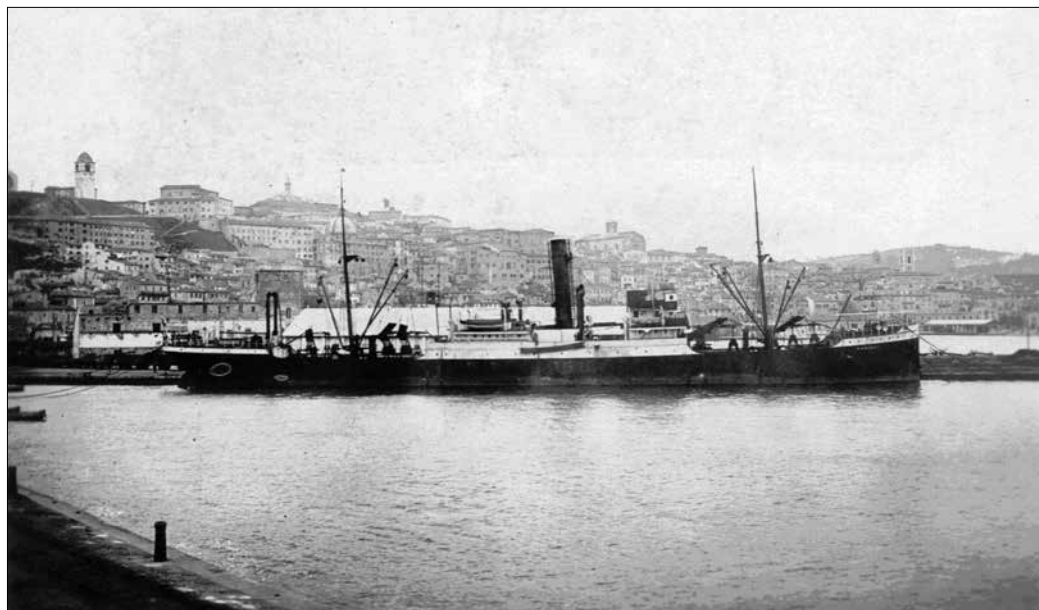
Dal 12 al 21 di novembre 1920 fu organizzata sotto principale comando francese un'imponente evacuazione che coinvolse più di 100 mezzi navali zaristi e alleati per un totale di circa 140.000 persone trasportate.

Qui ritroviamo il piroscafo *SZEGED*, battente la bandiera interalleata bianca e blu: il 12 novembre è la prima nave a iniziare le operazioni di imbarco, sotto la direzione del commissario del governo francese François Cauvin. Salgono a bordo 3000 persone e le operazioni terminano alle 16.15 poi ancora in rada e attende l'autorizzazione a partire. Arriva il 14 a Costantinopoli. Costantinopoli è solo una tappa intermedia prima di essere accolti in Francia, Serbia o Stati Uniti.

Anche per lo *SZEGED* è solo una tappa intermedia. Insieme al *SIAM* (2800 persone imbarcate) riparte il 24 novembre per Cattaro. Lo smistamento all'interno del territorio serbo delle migliaia di profughi che si stanno concentrando a Cattaro è molto lento e difficoltoso a causa della scarsità di convogli delle ferrovie serbe. *SZEGED* attende in rada, poi fa rotta verso la località di Gravosa vicino Ragusa, dove sbarca il proprio carico umano.

Tornato a Gallipoli viene fatto ripartire il 23 gennaio 1921 per Biserta, in convoglio assieme a *DJIGUIT* con *CERIGO* al rimorchio, *KERSONESE* con *POSPIECHNI* al rimorchio, *COQ* con *GNIEVNY* al rimorchio. Il viaggio compiuto alla velocità massima di quattro nodi è funestato da maltempo e difficoltà e il convoglio è soccorso a più riprese⁴.

Lo *SZEGED* arriva a Biserta il 15 febbraio e il 17 salpa definitivamente per Marsiglia, abbandonando la missione di salvataggio dei russi bianchi.



PASCOLI ad Ancona, anni '20, collezione Giorgio Spazzapan

3 "Je mets l'Armée, la Marine et la population émigrée sous la protection de la France la seule des grandes puissances qui a reconnu l'importance mondiale de notre lutte". Copia del telegramma del 24 novembre 1920 redatto dal generale Vranghel' conservato presso l'SHD di Tolone, riprodotto in M. Saibène, *La flotte des russes blancs*, Rennes, Marines, 2008, p.83.

4 M. Saibène, *La flotte des russes blancs*, Rennes, Marines, 2008, p.203-205.

Da Szeged a Pascoli, un mercantile fra le due guerre del secolo breve

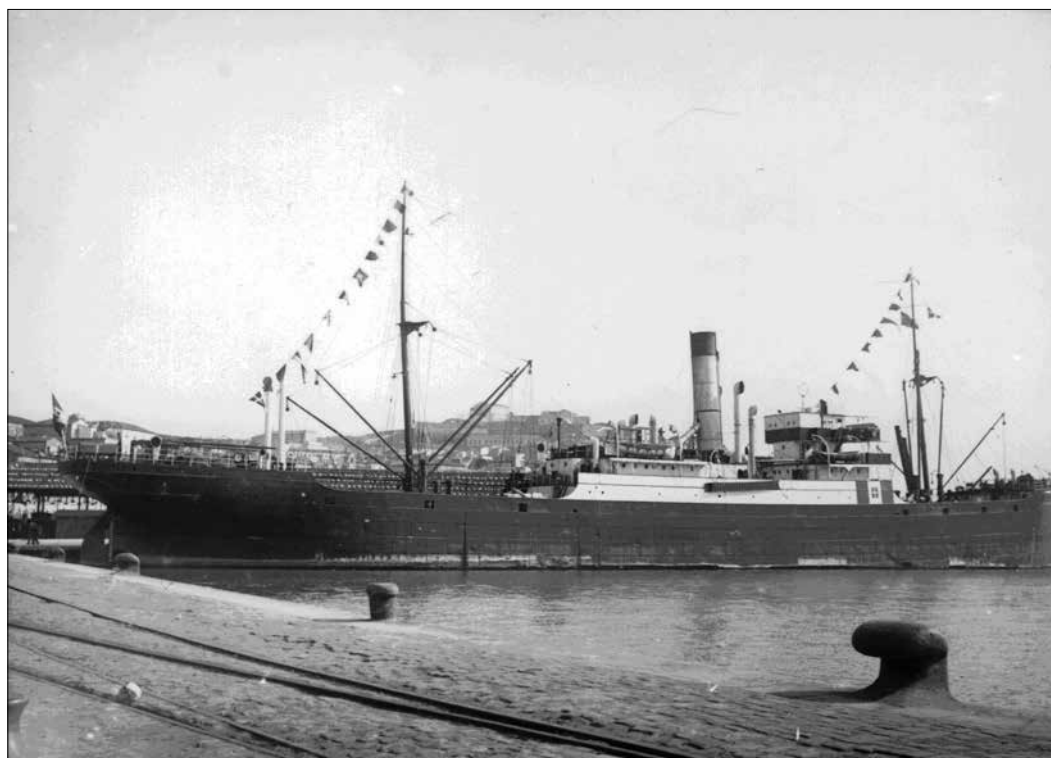
Dal 1922 *SZEGED* ritorna alla Adria S.A. di Navigazione Marittima sotto bandiera italiana con sede prima a Venezia e poi a Fiume, cambia nome in *PASCOLI* e torna a fare un'anonima vita di mercantile principalmente per il Nord Europa a fianco del gemello *DUNA*, divenuto *UGO BASSI*, che ha i medesimi destini armatoriali. Nel 1924 si trova a Trieste durante un incendio al deposito carboni del molo 0, e deve manovrare per evitare le fiamme sospinte verso la nave dalla forte bora.

Nel 1937 passa alla Tirrenia S.A. di di Navigazione, sempre in linea commerciale per il Nord Europa.

All'inizio della nuova guerra *PASCOLI* è requisito quasi immediatamente, il 19 agosto del 1940 a Palermo, ma non viene mai iscritto al naviglio ausiliario.

Per mesi fa scalo tra porti del Tirreno e delle due sponde dell'Adriatico; il 14 aprile 1941 ha una accidentale collisione col piroscafo *SANT'ANTIOCO* (armatore Martinolich di Trieste) nel porto di Sant'Antioco.

Il 6 maggio del 1942 parte, vuoto, da Bari per Arsia.



PASCOLI sotto bandiera di neutralità, collezione Giorgio Spazzapan

A tre miglia da Sansego incontra il suo fato.

I marinai odono l'esplosione, una colonna di acqua e fumo s'innalza, e poi ancora colonne di vapore per lo spegnimento delle caldaie. Si tenta di chiedere soccorsi via radio ma tutto l'aereo è andato distrutto. Tutti ormai sono ai loro posti. L'acqua fa violentemente irruzione nella sala macchine, agevolata dal fatto che la porta stagna tra il tunnel e il locale macchine è aperta ed è impossibile richiuderla, nonostante gli sforzi. La nave è perduta, sta lentamente affondando. Il comandante Cetina ordina l'evacuazione, ha il tempo di salvare le carte di bordo, i libretti di navigazione, i valori e distruggere le carte segrete.

Con ordine i marinai salgono sulle tre lance disponibili, una è andata distrutta nell'esplosione. Cetina chiede

Da Szeged a Pascoli, un mercantile fra le due guerre del secolo breve

di portarsi sulla fiancata di sinistra per ispezionare i danni, vede uno squarcio lungo circa 3 metri a livello del bagnasciuga con nave pescante 3,6 metri.

Mentre lentamente si allontanano il *PASCOLI* affonda di poppa, arrestandosi quando tocca il fondo, poi il mare si chiude anche sulla prua

Che cosa si saran detti quegli uomini nel tempo che impiegano a raggiungere Sansego, felici per essere tutti incolumi: mina o siluro di sommergibile, la cui scia nessuno pare aver realmente visto, nè la vedetta del lato sinistro nè quella dell'albero di trinchetto che in realtà manca per assenza della coffa sull'alberatura?

La prima comunicazione a Roma è ricevuta alle 15.25 e parla di siluramento, la successiva di causa imprecisata. Per errore il *PASCOLI* viene anche indicato a Supermarina come *ROSSINI*.

Fatto sta che alle 21 del 7 maggio (comunicazione ricevuta a Roma alle 23) Pola comunica a Roma di aver disposto la ricognizione di due idrovolanti che hanno avvistato la chiazza di nafta ed olio del relitto e a 3 miglia per 12° un'altra chiazza di nafta su cui hanno sganciato 4 bombe richiamando il *MAS 432* fuori in perlustrazione e la torpediniera *GENERALE ANTONIO CANTORE* in trasferimento da Zara a Pola.

L'ipotesi del sommergibile viene abbandonata nelle successive comunicazioni, imputando il fatto "urto contro mina alla deriva".

La relazione della Commissione d'inchiesta che ha data 27 aprile 1942 non farà luce e dichiarerà genericamente che l'affondamento è causato "fatto di guerra per urto contro ordigno bellico".

In realtà ciò che interessa alla Commissione è provare la responsabilità di Cetina e del capo macchinista Ferluga nella perdita del *PASCOLI*.

Andiamo con ordine: l'equipaggio arriva a Sansego e da lì è portato a Pola col piroscampo requisito *LUSSINO*, dove gli uomini a partire dagli ufficiali vengono sommariamente interrogati.

P4
13

Pfo Pascoli

102

Pronto in _____ ore a _____

in lavori fino al _____

Ultimo carenamento _____

Arma. _____ Tubi ls. da _____

Assegnato in guerra a _____

Tonn. _____ V. _____

Autonomia _____

Previsioni movimenti

ordine di ripartizione - del 15/5/42 del 15.940

Movimenti	Data	Da	A	Tonn.	V.
	0600/4	f. Ansa	153002/10	Ancona	27/10 08 ¹⁵ f. la Spezia
	100000	Traghetto	070004/10	f. Ansa	27/10 1600 f. la Spezia
	a Palumbo	196010/9	190004/10	- Ansa	10/11 0800 f. ritorno
180088	f. Traghetto	060014/9	220015/10	Ancona	10/11 1600 f. ritorno
248050	Stomina	074015/9	15/10 7	f. Bari	11/11 1700 f. S. Stefano
153027/1	Bianchi	073018/9	070516/10	Bari	080012/11 p. Cecchia
07027/1	f. Bari	131519/9	104519/10	f. Napoli	130012/11 Cecchia
185037/1	Bari	080829/9	180024/10	Napoli	14/11 1500 f. Napoli
080020/1	f. Ancona	190029/9	072024/10	f. Ancona	15/11 1000 f. Napoli
20/5 400	Ancona	123001/10	25/10 1400	f. ritorno	19/11 0700 f. S. Stefano

(10 più)

Statino del *PASCOLI*, fonte AUSMM

La successiva Commissione di inchiesta costituitasi in seno alla Direzione marittima di Trieste (cv Bechis, Col. G.N. Amendola, Clc Iviani, giudice Petrucci, cap. di porto Ventura) punta l'attenzione sul lungo tempo intercorso tra l'esplosione e l'affondamento e sui punti deboli delle dichiarazioni riguardo l'irruzione d'acqua nel locale motori.

Esegue nuovi e più approfonditi interrogatori del comandante Cetina, del capo macchinista Ferluga, del macchinista Barraco e del marittimo Runco.

Le risposte sono in contraddizione, sarà anche che vengono interrogati in località diverse in date diverse e senza timori reverenziali dei subordinati verso i superiori.

Dichiara Barraco il 23 novembre a Brindisi, confermando le deposizioni già date: *"[La porta stagna tra tunnel e il locale macchine] era sempre aperta per disposizione del Capo Macchinista [...] non sono riuscito a richiuderla perché la predetta porta si era leggermente deformata [...] [le prove periodiche di apertura e chiusura venivano eseguite] settimanalmente. Il suo funzionamento era normale"*.

Nel medesimo giorno Runco conferma, a Zara: *"[...] la porta stagna del tunnel in navigazione era tenuta aperta perché occorreva andare ogni due ore ad oliare i cuscinetti dell'asse portaelica che si scaldavano facilmente; inoltre ogni ora almeno occorreva andare a verificarne il comportamento [...] [non è stato possibile chiuderla] per un guasto provocato dallo scoppio alla porta stagna oppure al suo meccanismo di chiusura"*.

Il Capo Macchinista Ferluga il 5 gennaio 1942 a Trieste dichiara: *"Secondo i miei ordini tassativi la porta doveva stare permanentemente chiusa eccetto quando si doveva effettuare il controllo dei cuscinetti e della stella morta. Al momento del sinistro riposavo in cabina [...] affacciatomi alla scaletta di accesso alle macchine [...] l'acqua entrava a fiotti con pressione da lesioni della paratia poppiera di macchina, lato sinistro nave" [...] Ritengo che la nave sarebbe ugualmente affondata anche se la porta stagna del tunnel fosse stata chiusa"*.

Il comandante Cetina viene interrogato il 21 gennaio a Trieste: *"Il Capo Macchinista mi aveva assicurato che la porta stagna stava socchiusa e pronta in caso di bisogno ad essere immediatamente chiusa [...] Ritengo che anche con la completa chiusura della porta stagna, l'allagamento si sarebbe verificato lo stesso e nello stesso tempo [...] Se lo scoppio non provocava lo squarcio nei locali fra la stiva n.4 e macchina e quindi non si verificava l'allagamento in macchina col funzionamento di queste avrei tentato il salvataggio della nave con i propri mezzi"*.

Al regio commissario Francesco Tringali viene chiesta una dettagliata relazione che nulla dice a riguardo della porta; viene fatta ampia descrizione di come documenti segreti e cifrari vengono affondati in un sacco di tela e viene riportato che anche di come i documenti del comandante sono stati buttati a mare in un bugliolo di cenere. Viene illustrato doviziosamente il comportamento del comandante, di come la nave affonda, di come la plancia di comando si distrugga a contatto con l'acqua. Ma del particolare della porta nulla.

La relazione della Commissione d'inchiesta, lunga sette pagine, è chiara: l'affondamento e la perdita della nave sono da attribuirsi principalmente alle vie d'acqua prodotte dallo scoppio per urto contro un ordigno bellico le cui conseguenze sono aggravate dalla negligenza del Comandante e del Capo Macchinista avendo tollerato che la porta stagna tra tunnel e locale motore rimanesse aperta in navigazione contrariamente a quanto stabilito dalle norme vigenti.

Il Colonnello direttore marittimo della Direzione di Trieste trasmette tutti gli atti dell'inchiesta alla Procura di Trieste per l'apertura del procedimento penale contro Ferluga e Cetina. Contro gli stessi viene richiesta l'adozione di un provvedimento disciplinare.

Anche Tringali viene di sfuggita coinvolto nell'esito dell'inchiesta: l'Ufficio di requisizione dello stato maggiore della Marina chiede se sulla base di una interpretazione estensiva dell'art.21 della Legge.1154/1939 gli

si possa addebitare parte della responsabilità del mancato controllo sull'apertura della porta stagna; la Direzione generale del personale e dei servizi militari del Ministero della Marina respinge qualsiasi accusa contro Tringali e rigetta come illegittima la proposta di conferire al Regio Commissario attribuzioni in contrasto con la norma di legge⁵.

La vicenda ricostruita sulle fonti d'archivio s'interrompe qui.

Non sappiamo se il procedimento penale contro Ferluga sia iniziato o no, nessuna iscrizione è stata trovata sul registro del Tribunale conservato all'Archivio di stato di Trieste. Forse Ferluga e Cetina se la sono cavata col procedimento disciplinare.

E dopo l'armistizio le priorità furono altre.

Dubbia rimane anche la natura dell'ordigno di guerra che esplose quel 7 maggio: alla seducente quanto improbabile ipotesi di un sommergibile nemico in agguato, è preferibile quella di una mina vagante in mare. Non di campo minato italiano, chE in quella zona furono posati solo nel luglio 1941, ma jugoslava: la loro guerra finì nell'aprile 1941. Non è da escludere addirittura una mina della prima guerra mondiale, se ne trovavano ancora negli anni '70.

A testimoniarlo è rimasto lo squarcio di quasi 3 metri, netto, pulito, trapezoidale.

E questo ormai è un affare da subacquei.

5 La Legge 13 luglio 1939, n. 1154 in materia di "Norme sulla requisizione del naviglio mercantile" (GU n.195 del 22-8-1939) disciplina rigidamente compiti e attribuzioni del Comandante e del Regio Commissario.

Art.20

Capitano della nave.

Il capitano al comando della nave o galleggiante requisito, per quanto nominato dall'armatore o proprietario, deve intendersi, per tutto il periodo di requisizione, agli ordini dell'amministrazione per ciò che concerne l'impiego della nave o galleggiante.

Il capitano conserva tutti i poteri e gli obblighi inerenti alla sua carica, salve le limitazioni previste dagli articoli seguenti.

Egli deve compiere i viaggi e le operazioni ordinategli con la massima sollecitudine, adottando tutte le provvidenze e gli accorgimenti necessari affinché l'amministrazione requisitrice tragga il maggior vantaggio possibile dalle missioni affidategli. Deve eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci, nonché l'imbarco e lo sbarco delle persone nelle località che gli vengono indicate dall'amministrazione stessa.

Egli resta sempre responsabile personalmente di accertare in ogni momento l'efficienza della nave o galleggiante e dei mezzi di bordo, nonché la preparazione morale e professionale del suo equipaggio.

Art.21

Regio commissario.

E' in facoltà del Ministero della marina e di quello delle comunicazioni di imbarcare sulle navi e sui galleggianti da essi requisiti un Regio commissario.

Il Regio commissario vigila l'esecuzione dell'atto di requisizione a tutela degli interessi dell'amministrazione, impartisce per conto di essa le opportune disposizioni al capitano della nave o del galleggiante sulle missioni da compiere e in modo speciale sugli scali da effettuare, sull'imbarco e lo sbarco delle persone e delle cose, riferendo alla fine di ogni viaggio all'amministrazione da cui dipende sulle eventuali manchevolezze riscontrate.

Il capitano della nave o del galleggiante requisito deve eseguire fedelmente le istruzioni predette; ma restano integre in lui le facoltà e le responsabilità relative alla condotta della nave o del galleggiante ed alla organizzazione interna di essa con tutti gli obblighi derivatogli dal precedente art. 20. Egli deve comunque fornire al Regio commissario tutte le spiegazioni che gli siano da lui richieste su qualsiasi provvedimento adottato.

Parte Seconda: "Immersione sul relitto" (Andrea Barbieri).

Il relitto del piroscafo *PASCOLI*, affondato nei pressi dell'isola di Sansego, è un sito d'immersione lontano dai facili giri, sebbene vicino a noi. La lontananza del presunto punto di affondamento da qualunque centro immersioni della costa croata e non ultimo la non diffusione del punto esatto del ritrovamento, lo rendono economicamente poco sfruttabile e quindi poco interessante per gli operatori del settore. Il relitto è quindi poco documentato.



Prua del relitto PASCOLI, foto di Andrea Barbieri



Prua del relitto PASCOLI, foto di Andrea Barbieri

Abbiamo avuto la possibilità di visitarlo nell'agosto del 2013, in condizioni di mare molto tranquillo sebbene con visibilità che avremmo preferito migliore.

Sono sempre momenti emozionanti quelli che precedono la vista del relitto sul fondo; il mare non fornisce punti di riferimento dal momento in cui si lascia la superficie e ovunque si guardi l'unico colore è il blu, sopra, di fianco, sotto; una sensazione di libertà e attesa difficilmente descrivibile. Una grande macchia scura ha cominciato a prendere forma davanti ai nostri occhi: eravamo sicuramente davanti al relitto di una grande nave adagiata sul fondo in perfetto assetto di navigazione.

Sul ponte di coperta la profondità è di 55 metri; questo dato assieme alla larghezza della nave che potevamo costatare con una veloce occhiata ci ha fornito una prima idea delle dimensioni del relitto. Eravamo di fronte ai resti di una nave davvero imponente con murate che alzavano diversi metri dal fondo del mare. Fortuna o abilità del barcaiolo il pedagno si trovava appoggiato esattamente a centro nave cosa che ci ha permesso di scegliere dove dirigerci. Ci siamo diretti verso la prua, passando sopra a una grande stiva apparentemente vuota mentre lentamente davanti ai nostri occhi prendevano forma i bighi di carico adagiati sul ponte di coperta e i resti dell'albero spezzato a un'altezza di circa due metri. Nonostante le incrostazioni e gli organismi marini che hanno concrezionato la maggior parte delle strutture, sono ancora visibili gli organi di manovra dell'albero e i verricelli a motore cui sono ancora collegati i cavi di acciaio necessari a far funzionare le manovre dei bighi stessi. L'albero probabilmente è stato spezzato dall'azione delle reti a strascico che nel corso dei decenni si sono incagliate sul relitto come dimostrano anche i resti di alcune reti talmente concrezionate da essere diventate parte della nave stessa. Il ponte è ovunque ricoperto di detriti che per alcuni centimetri rendono difficile riconoscere le sovrastrutture. Giunti in prossimità della prua due aperture consentono l'accesso ai locali riservati ai marinai. Le porte, probabilmente in legno, sono scomparse e nonostante la piccola dimensione dell'apertura è possibile avventurarsi con cautela all'interno dell'ambiente. Qui sono presenti i resti dei letti probabilmente riservati all'equipaggio e nel sedimento si notano oggetti di uso quotidiano quali bottiglie e damigiane. Una fila di oblò chiusi corre lungo la fiancata della nave permettendo alla luce di penetrare in quest'ambiente. Le paratie hanno da tempo ceduto creando un unico spazio aperto anche se la presenza di sanitari e caloriferi evidenzia come in realtà gli ambienti dovevano essere originariamente separati l'uno dall'altro.

Uscendo da questa zona e risalendo in coperta si giunge verso la prua della nave caratterizzata da un tagliamare verticale imponente e privo di lesioni. Probabilmente la nave si è adagiata sul fondo marino di poppa in quanto, nella zona prodiera, non abbiamo avuto modo di notare urti o deformazioni. Le ancore sono ancora salde negli occhi di cubia mentre i resti di un'altra grande rete avvolge gli argani e delle ancore stesse. Dirigendosi verso la poppa si giunge al ponte di comando, dove il legno, ormai scomparso, consente di osservare gli organi di manovra del timone; anche questa zona è intensamente colonizzata dagli organismi marini e sono scomparsi sia i rivestimenti lignei sia il paiolato. Osservando alcune foto d'epoca avevamo avuto modo di notare come la zona centrale della nave fosse caratterizzata da imponenti maniche a vento, e pinneggiando verso la poppa abbiamo presto notato alcune di queste adagate sul ponte. Probabilmente le medesime reti che nel corso degli anni hanno spezzato l'albero hanno divelto anche le maniche a vento e il fumaiolo del quale però non abbiamo trovato traccia. Osservando dall'alto la sede del fumaiolo ormai scomparso abbiamo notato una grande valvola a farfalla aperta mentre procedendo alcuni metri verso poppa alcuni osteriggi aperti e con i vetri ancora intatti hanno permesso di accedere alla sala macchine. L'ambiente è angusto e la nostra esplorazione si è limitata ad una zona circoscritta di alcuni metri vicino alla caldaia; questo ci ha comunque consentito di ammirare alcune lampade in bronzo destinate ad illuminare la sala macchine e una serie di manometri destinati ad indicare la pressione di qualche componente della sala macchine stessa. La profondità e la scarsa visibilità non ci hanno permesso di avventurarci oltre all'interno di questa zona dalla quale siamo prudentemente usciti dopo qualche minuto. A differenza delle altre zone della nave la mancanza di luce all'interno della sala macchine non ha consentito lo sviluppo di organismi incrostanti e l'ambiente sembra pertanto abbandonato da pochi minuti regalando quella sensazione di macchina del

tempo caratteristica di alcuni relitti.

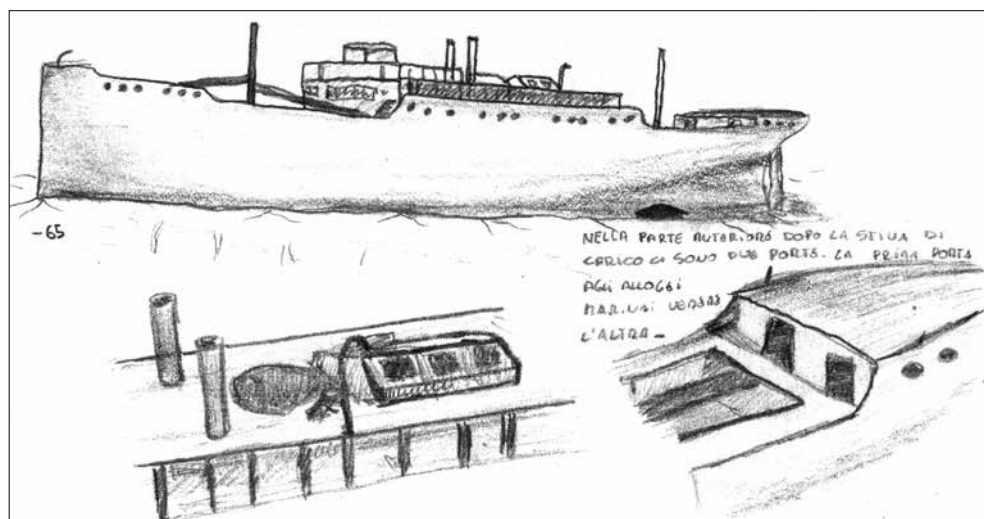
Procedendo verso poppa s'incontrano le gru delle scialuppe di salvataggio tutte girate verso l'esterno, chiara indicazione di come l'equipaggio abbia avuto tempo e modo di evacuare la nave con relativa calma. Il paiolato in queste zone è meno danneggiato e procedendo verso poppa s'incontra la zona destinata ai passeggeri. Anche qui le porte sono da tempo scomparse mentre gli oblò all'interno delle zone coperte risultano tutti essere saldamente chiusi. Addentrandosi negli ambienti destinati ai passeggeri, si nota come anche qui le paratie siano crollate lasciando diversi cavi elettrici pendenti dal soffitto. Alcuni caloriferi suggeriscono quale dovesse essere la disposizione interna degli ambienti così come una grande vasca da bagno in ceramica, piena oggi di sedimento marino, e alcuni sanitari evidenzino la zona destinata ai servizi igienici. Il fondo è composto di uno strato di limo sottile dal quale spuntano alcuni suppellettili e piatti; analizzando sott'acqua alcuni di questi abbiamo notato, prima di riporli, che è ancora evidente il logo "Adria". Sicuramente per la realizzazione delle parti lignee della nave non devono essere stati usati materiali particolarmente pregiati perché a differenza di altre navi affondate nelle medesime zone e in epoche anche anteriori, il legno si è quasi totalmente dissolto. Procedendo verso poppa ci s'imbatte in una situazione del tutto simile a quella della zona di prua, con i bigli di carico adagiati sulla coperta e l'albero tranciato a pochi metri di altezza. Dalla stiva di poppa, anch'essa vuota, si può accedere alla zona destinata al carico e scendendo verso il fondale all'interno della stiva stessa, ci s'imbatte nella probabile causa dell'affondamento: uno squarcio sotto la linea di galleggiamento di circa due metri di diametro. Ciò che ci ha colpito maggiormente di questo punto è la quasi assenza di detriti o danni estesi; sostanzialmente una via d'acqua quasi priva di lamiere contorte o ampiamente danneggiate come ci si potrebbe aspettare dopo un urto contro un ordigno esplosivo di grande potenziale.

RINGRAZIAMENTI

Questo articolo nasce da un'immersione estiva con Andrea Barbieri; dalle sferzate (frequenti) e dalle carote (centellinate) di Giorgio Spazzapan, dalla biblioteca di Francesco De Domenico, dalla perizia di Nereo Castelli, da un week end romano e da uno triestino.

Grazie a tutti voi.

Un amichevole ringraziamento a Marco Raffaini per la traslitterazione dal cirillico e le fonti russe e a Peter Vaskovics ship lover di Budapest.



Disegno di Andrea Barbieri

BIBLIOGRAFIA

- A.M. Ball, ***And now my soul is hardened: abandoned children in Soviet Russia, 1918-1930***, Berkeley, University of California press, 1994.
- P. Bushkovitch, ***Breve storia della Russia dalle origini a Putin***, Torino, Einaudi, 2013.
- G. Fioravanzo, ***Dati statistici, vol.1 di La marina italiana nella seconda guerra mondiale***, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1972.
- D. Frka, ***Wrecks of the Adriatic sea***, Riejka, Adamič, 2013.
- E. Gellner, ***Adria Società di navigazione Fiume***, Trieste, Associazione Marinara Aldebaran, 1984.
- N.A. Kuznecov, ***Russkij flot na chuzhbine, Moskva***, Veche, 2009.
- R. Lockett, ***The white generals: an account of the White Movement and the Russian civil war***, London and New York, Routledge & Kegan Paul, 1987.
- P.L. Lupinacci, ***La guerra di mine, vol. 18 di La marina italiana nella seconda guerra mondiale***, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1966.
- G. Mirto, S. Pivetta, G. Spazzapan, ***Relitti e navi sommerse. Sardegna***, Milano, Magenes, 2011.
- G.P. Pagano, ***Navi mercantili perdute, vol.3 di La marina italiana nella seconda guerra mondiale, 3 ed.***, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1997.
- M. Saibène, ***La flotte des Russes Blanc***, Rennes, Marines, 2008.
- G. Spazzapan, ***Lessico del naviglio marittimo lagunare fluviale e lacuale di Austria-Ungheria e Italia*** (monografia non pubblicata).
- P. Anderson, ***Why did the Bolsheviks win the Russian civil war, History review***, September 2002, p.22-27.
- T. Schaufuss, ***The white Russian refugees, Annals of the American Academy of political and social science***, n. 203, 1939, pp.45-54.
- M.J. Carley, ***Anti-Bolshevism in French foreign policy, The International history review***, n.2, 1980, p. 410-431.
- M.J. Carley, ***The origins of the French intervention in the Russian Civil War, January-May 1918: a reappraisal, The journal of modern history***, n.3, 1976, p.413-439.

FONTI

- Archivio dell'Ufficio storico della marina militare, *Naviglio Mercantile. Pascoli*, b. P-4/43
Archivio di Stato di Trieste, *fondo Capitaneria di Porto*, b. 459bis/133
Archivio di Stato di Trieste, *fondo Capitaneria di Porto*, b. IX/3 326, *Sinistri 1924-25*