

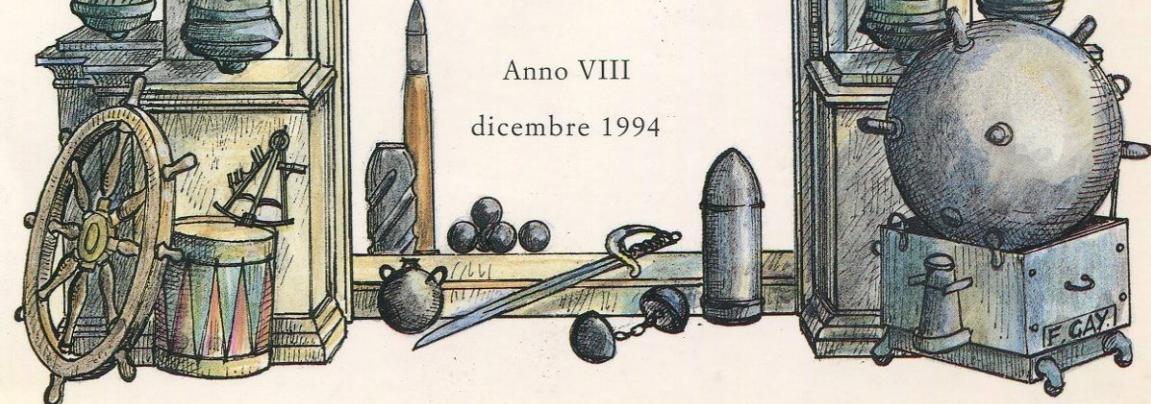
NULLA VIRTUS  
VERITATE POTIOR

# BOLLETTINO D'ARCHIVIO

DELL'UFFICIO STORICO  
DELLA MARINA MILITARE

Anno VIII

dicembre 1994



---

## I SOMMERGIBILI MEDUSA: DUE VICENDE PARALLELE

---

DANILO PELLEGRINI  
PIERPAOLO ZAGNONI

Il vocabolo *Medusa*, sia nella sua accezione scientifico-zoologica, sia in quella mitologica rappresenta qualcosa di molto bello e di pericoloso, che vive in mare o che da questo trae le sue origini.

L'animale dal corpo sfumato di vaghe iridescenze che contribuisce, in particolare nelle notti estive, a rendere più affascinante con la sua fosforescenza l'aspetto del mare, porta lo stesso nome della bellissima Gorgone che viveva, secondo Esiodo, negli abissi oceanici.

Il rapimento di Medusa, effettuato dal dio Nettuno, portò alla profanazione del tempio di Minerva da parte della coppia e alla conseguente vendetta della dea, che trasformò la fanciulla in un mostro orrendo, con una corona di serpi al posto dei capelli, ed il cui sguardo pietrificava chi la guardasse.

Questo nome, che in entrambi i casi fa riferimento all'ambiente marino e al terrore provocato sull'uomo, è appartenuto a due sommergibili della Marina italiana — l'uno del tipo "Laurenti", l'altro del tipo "Bernardis" — che hanno svolto la loro attività rispettivamente nella prima e nella seconda guerra mondiale.

I *Medusa* non sono state le sole unità a portare lo stesso nome: nella Marina italiana, infatti, come in altre Marine, i nomi delle navi da guerra si sono spesso ripetuti tra loro, anche nel corso di epoche molto differenti.

Coincidenze davvero tragiche hanno talvolta fatto sì che navi aventi lo stesso nome abbiano poi trovato anche la medesima fine; questo soprattutto nell'ambito del naviglio subacqueo.

Molti sommergibili omonimi — come abbiamo detto — sono andati perduti durante i due conflitti mondiali, ma la storia dei due *Medusa* è del tutto particolare, dal momento che una serie di circostanze drammatiche ha accomunato le due unità, determinando l'evolversi di due storie parallele nel loro svolgimento, che caratterizzeranno la fine delle due unità e condanneranno inesorabilmente molti marinai.

Questo, a poche decine di miglia di distanza fra loro, nei pressi dei rispettivi porti di partenza, entrambi al ritorno da una missione, entrambi per siluramento da parte di un sommergibile avversario, mentre erano in superficie in vista ormai di unità amiche, con la perdita quasi totale dell'equipaggio, nello stesso Adriatico, una volta perfettamente calmo, una volta in terribile tempesta.

La vicenda dei *Medusa* si spiega senz'altro col fatto che l'Adriatico è stato in passato luogo ideale per l'agguato dei sommergibili della nascente arma su-

bacquea, essendo un bacino molto stretto, caratterizzato da bassi fondali, con le sponde costellate di porti, di insenature e di sorgitorii, certo inadatto oggi a mezzi a venti caratteristiche completamente diverse e con l'elettronica dominante.

Fin quando però il mare e l'insidia subacquea sono stati affrontati dall'uomo con le sole proprie capacità, l'agguato lungo le rotte di entrata o di uscita dai porti ha sempre dato i frutti sperati; basti pensare che in Adriatico, durante il primo conflitto, la quasi totalità delle azioni belliche è stata condotta da sommergibili (o comunque da naviglio di piccolo tonnellaggio), mentre durante il secondo conflitto non si sono verificate azioni degne di nota fino al settembre del 1943, se si esclude appunto l'unico episodio del *Medusa* a Capo Promontore nel gennaio 1942.

### Il *Medusa* tipo "Laurenti"

Il primo *Medusa* viene impostato nei cantieri FIAT San Giorgio del Mugiano (Spezia) il 29 maggio 1910, varato il 30 luglio 1911 e consegnato il 1° giugno 1912. Esso conferisce il nome alla classe, che non è la prima del tipo "Laurenti", ma che costituisce già un ottimo perfezionamento delle classi "Glauco" e "Foca", nelle quali l'apparato propulsivo era costituito da motori termici a scoppio a ciclo otto (alimentati a benzina) abbinati ai due elettrici; nella classe "Medusa" i motori a benzina vengono sostituiti dai più sicuri diesel, che permettono oltre, appunto, alla maggiore sicurezza, un'autonomia più elevata.<sup>(1)</sup>

La classe "Medusa", composta da otto sommergibili, costituisce la prima vera flottiglia subacquea italiana, in quanto le precedenti classi non offrivano quelle doti di sicurezza e di operatività che sono fondamentali per il naviglio subacqueo; le classi "Glauco" e "Foca", infatti, erano impiegate per lo più in operazioni di difesa costiera, quando non erano in riparazione nei cantieri.

Il *Medusa* ha un equipaggio di ventuno uomini, dei quali due ufficiali e diciannove tra sottufficiali e comuni; il suo Comandante è il tenente di vascello Alessandro Vitturi, mentre il secondo ufficiale è il tenente di vascello Gio Batta Carniglia.

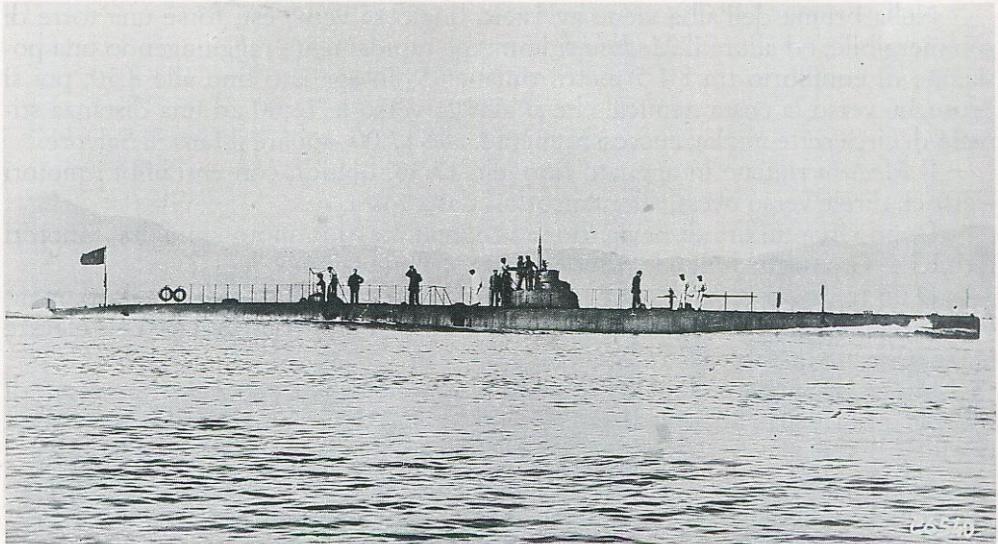
Allo scoppio del conflitto il *Medusa* è dislocato a Venezia nella Prima Squadriglia Sommergibili, comandata dal capitano di fregata Ernesto Giovannini.

### Una crociera "forzata"

L'8 giugno 1915 il *Medusa* si trova a Venezia, con l'equipaggio impegnato nella messa a punto dell'apparato motori termici; tra il capitano di fregata Giovannini, Comandante della squadriglia, ed il tenente di vascello Vitturi, Comandante del *Medusa*, intercorre un'ampia discussione sull'operatività dell'unità; il comandante Vitturi infatti, era stato rimproverato dal suo superiore perché non era stato fatto quanto si doveva per poter uscire.<sup>(2)</sup>

(1) Cfr. A. Turrini, "I sommergibili tipo 'Laurenti'", *Bollettino d'Archivio dell'U.S.M.M.*, anno III, settembre 1989.

(2) A.U.S.M.M., *Pratiche personali*, "Rapporto sul siluramento del R. sommergibile 'Medusa'", del tenente di vascello Gio Batta Carniglia.



Il *Medusa* tipo "Laurenti" in navigazione. (Arch. Museo Navale di Venezia)

Nonostante i tentativi effettuati dal comandante Vitturi per ottenere un rinvio della missione, allo scopo di meglio predisporre i motori termici, Giovannini è irremovibile. Ordina a Vitturi di raggiungere la costa istriana nei pressi di Umago, di restare in agguato per tutto il giorno 9 e di rientrare la mattina del 10, "fermo restando che la riserva di energia elettrica non dovesse mai diventare minore della quantità necessaria per rientrare alla base coi soli motori elettrici".<sup>(3)</sup>

Il tenente di vascello Carniglia scrive nella relazione redatta al rientro dalla prigionia che "nessuno di noi fece ulteriori obiezioni essendo tutti quanti convinti che dato lo stato eccellente delle nostre batterie di accumulatori potevamo affrontare le eventualità di una crociera anche se il funzionamento dei motori termici non fosse perfetto e sicuro, purché lo scopo della nuova missione non ci portasse troppo lontano dalla base".

Poco dopo le ore 19.00 dell'8 giugno il *Medusa* esce da Venezia, usando inizialmente il solo motore di sinistra, quindi, appena fuori dalle dighe del Passo di Lido, viene messo in moto anche il motore di dritta, effettuando circa mezz'ora di navigazione per nord-est; poi il corpo del compressore comincia a riscaldare eccessivamente, per cui viene decisa l'immersione per effettuare la riparazione.

Alle 21.30 il *Medusa* riemerge, per proseguire la navigazione fino alle 23.30, quando si immerge nuovamente per passare la notte, poi, alle ore 3.00 del giorno 9, emerge per proseguire la missione verso la costa nemica.

Il tempo è fosco, con vento da nord-est, pioggia, e mare abbastanza formato; il motore di dritta crea ancora problemi, tanto da costringere a proseguire solamente con quello di sinistra.

Verso le ore 6.00 si riesce a determinare una posizione approssimata: circa 10-15 miglia più a sud della chiesa di Caorle.

---

(3) *Ibidem.*

Nella bruma dell'alba viene avvistato qualcosa verso est, forse una torre di sommersibile, ed allora il *Medusa* si immerge rapidamente raggiungendo una posizione di equilibrio tra i 4-5 metri, rimanendo in agguato fino alle 8.30; poi si prosegue verso la costa nemica, che si avvista verso le 16.00 ad una distanza stimata di circa sette miglia; successivamente, alle 17.00, appare il faro di Salvore.

Il *Medusa* rimane in agguato fino alle 17.30, quindi, con entrambi i motori elettrici, dirige verso ovest, allontanandosi dalla costa.

Dopo circa un'ora di navigazione vengono messi in moto ambedue i motori termici e si prosegue lungo la rotta con estrema attenzione.

D'un tratto, la vedetta sembra scorgere verso prora la scia di un siluro, mentre è ormai scarsa l'illuminazione, che trae in inganno, contribuendo ad elevare maggiormente la tensione fra l'equipaggio.

Poco dopo, bisogna anche fermare le macchine per conoscere la natura di due oggetti galleggianti sulla dritta; quindi, sul far del tramonto, viene fatta rotta per il Faro Piave.

Alle 20.30 si decide per il riposo in immersione su un fondale di diciotto metri, dopo aver rilevato Cortellazzo per nord e Faro Piave per ovest.

Il comandante Vitturi sta molto male, ha febbre e perde sangue dal naso e dall'orecchio, e solo dopo precisi inviti del suo Secondo, Carniglia, decide di farsi rilevare e di riposare fino all'alba.

Rimangono di guardia lo stesso Carniglia, il marinaio Costanzo ed il secondo capo elettricista Modugno, mentre il personale di macchina è costretto a lavorare ai motori fin oltre mezzanotte.

Quando, verso le 3.00 del mattino, Vitturi si sveglia, dà il cambio a Carniglia, dopo averlo avvisato che l'avrebbe a sua volta chiamato al momento di venire in superficie.

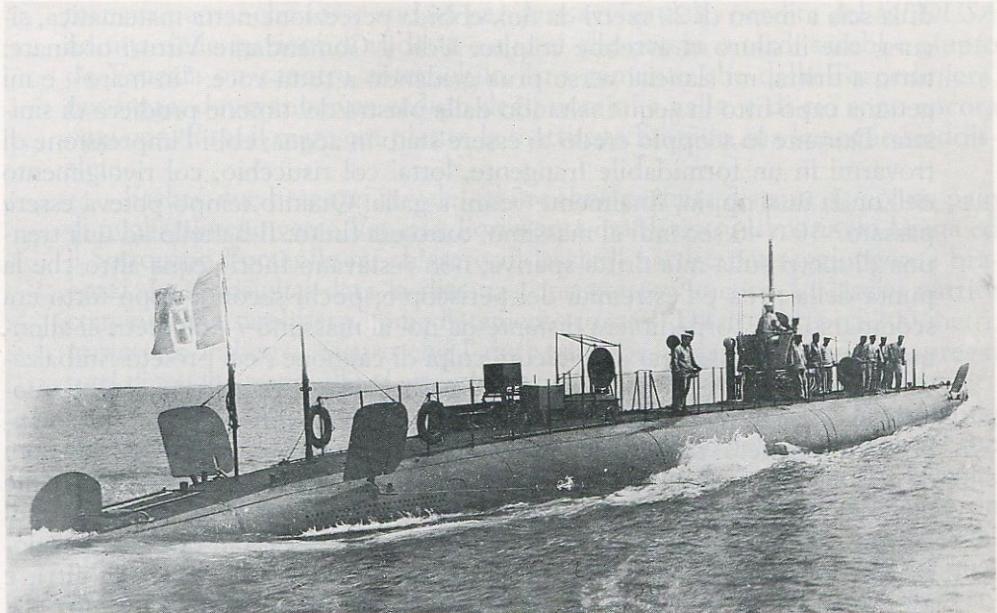
### Siluramento del *Medusa* e vicende successive

Le vicende finali della vita del sommersibile *Medusa* sono narrate da uno dei pochi sopravvissuti, il tenente di vascello Gio Batta Carniglia, il quale al termine della prigionia ha compilato una relazione che riporta in modo tanto crudo quanto efficace la cronistoria di quelle ore, soffermandosi tra l'altro sugli avvenimenti drammatici relativi al salvataggio di parte dell'equipaggio ed alla conseguente cattura dello stesso da parte del sommersibile austriaco *U 11* (in effetti il germanico *UB 13*):<sup>(4)</sup>

[Vitturi] mi chiamò poco prima delle 6. Egli era al periscopio: il battello in 4.80 navigava con un solo motore: mi disse ...; "da due ore mi avvicino lentamente al Lido: è chiarissimo, ma non ho né visto né sentito nulla. Siamo già al di dentro della linea di crociera delle Torpedinieri, c'è una P.N. in vista: dobbiamo essere molto vicini a S.2<sup>(5)</sup> temo che navigare ancora immersi in

(4) Sui sommersibili tedeschi operanti in Mediterraneo nel teatro di guerra austroungarico, cfr., degli stessi Autori, "La classe B1" e "La numerazione dei sommersibili", nel saggio "La torpediniera 5 PN", *Bollettino d'Archivio*, anno VII, dic. 1993.

(5) S.2 era un gavitello di segnalazione delle ostruzioni.



Il *Medusa* tipo "Laurenti" visto 3/4 di poppa in navigazione. (Arch. Museo Navale di Venezia)

queste acque ci sia molto pericolo di essere silurati dai nostri, malgrado il segnale di riconoscimento. Alle 6 verremo a galla". Trovando il ragionamento giusto non risposi nulla; prendemmo accordi per dividerci la sorveglianza esterna e come era stato deciso fu fatto. Il MEDUSA emerse rapidamente col segnale del giorno a posto sulla torretta; già sulla rotta di sicurezza per entrare dalle bocche di Lido. Appena aperti gli sportelli, alzammo il nostro nominativo sulla gaffa di accosto. La P.N. ci vide subito, diresse verso di noi; ci accostò sulla sinistra a portata di voce, ed il Comandante Merega ci gridò queste parole: "L'ultima bandiera si vede male, sono venuto per assicurarmi" — rispondemmo — "Buona crociera". La Torpediniera si allontanò da noi con rotta presso a poco nord est. In questo momento il MEDUSA navigava presso a poco sulla rotta di sicurezza con il motore di dritta che funzionava relativamente bene; facevamo otto miglia e mezzo circa. Il Comandante Vitturi era sulla plancetta della torretta con il marinaio Pucci, incaricato di sorvegliare con lui il lato dritto fino al traverso. Io ero in coperta, a proravia della torretta ed avevo vicino a me il marinaio Diana, il quale munito di binocolo sorvegliava con me il lato sinistro fino al centro. Il 2° Capo silurista sorvegliava la poppa: il marinaio Costanzo Salvatore era al timone in torretta. Il rimanente dell'equipaggio preparava il battello per l'arrivo in porto: il personale di macchina era tutto quanto occupato intorno ai motori. Tutti quanti erano muniti di collarino, escluso io ed il marinaio Pucci; non potrei assicurare per il Comandante Vitturi, mi sembra che anche lui lo avesse al collo.

Intorno alle 6 e 15, mentre stavo verificando sulla carta la rotta che seguivamo, udii un grido: "Un siluro". Mi voltai istantaneamente a sinistra; vi-

di la scia a meno di 20 metri da noi, ebbi la percezione netta matematica, sicura, che il siluro ci avrebbe colpito. Udii il Comandante Vitturi ordinare: tutto a dritta, mi slanciai verso prua gridando a tutta voce: "in mare", e mi gettai a capo fitto in acqua saltando dalla piastra del timone prodiero di sinistra. Durante lo scoppio credo di essere stato in acqua; ebbi l'impressione di trovarmi in un formidabile frangente, lottai col risucchio, col rivolgimento dell'onda in scoppio, finalmente venni a galla. Quanto tempo poteva essere passato? 30 o 40 secondi al massimo; tutto era finito. Il battello ad una trentina di metri sulla mia dritta spariva, non restavano fuori acqua altro che la punta della prua e l'estremità del periscopio; pochi secondi dopo tutto era scomparso. La Torpediniera distante da noi al massimo 7-800 metri si allontanava rapidamente sparando alcuni colpi di cannone i cui proietti rimbalzavano intorno a me. Mi parve di vedere parecchie teste a galla, qualcuno nuotava, si udivano grida di "aiuto, aiuto, sono ferito"; altri gridavano chiamando "Torpediniera, torpediniera". Io ero completamente vestito con stivaloni di gomma e giacca di cuoio, ormai così gonfi d'acqua da rendermi difficile qualsiasi movimento: gridai: "coraggio vengo subito" e attesi a spogliarmi il più rapidamente possibile. Non credo di aver impiegato in questa operazione più di due o tre minuti; nuotai subito a tutta forza verso gli altri, e Modugno venne a galla quasi sotto di me, così, come potrebbe venire dal fondo una mina che perde l'ancora. Era quasi svenuto. Lo rianimai, soffiai nel collarino che aveva semigonfio al collo ed al quale deve certamente la vita, e mentre mi disponevo a lasciarlo per correre nella macchia di nafta che vedeva poco lungi, fui raggiunto dal marinaio Diana e dal Sottocapo silurista Fontanile, i quali mi dissero che tutti gli altri erano spariti. La stessa cosa mi confermò il marinaio Costanzo Salvatore sopraggiunto in quell'istante. Infatti malgrado facessi minuziose ricerche non mi riuscì di vedere nessuno: sul luogo del disastro non restava che la gaffa ed il sacco delle bandiere da segnalazione.

Modugno sanguinava da varie ferite alla testa ed alla schiena; mi chiese di togliergli le scarpe, ed essendomi tuffato a questo scopo, mi accorsi che aveva una gamba nettamente spezzata, ed una ferita grave alla cintura. Temendo che potesse mancare da un momento all'altro mi affrettai con gli altri tre salvati a rimorchiarlo verso il gavitello S.2 che sapevo poco distante da noi. Tolto Modugno eravamo tutti in ottime condizioni, abili nuotatori, di più provvisti di tre collarini. A ciò dobbiamo l'aver potuto rimorchiare Modugno per un lungo tratto ed assicurarlo poi al gavitello imbragandolo con un corpetto ed un paio di mutande, che io stesso ordinai al sottocapo Fontanile di conservare per questo scopo.

Credevo fermamente che la Torpediniera sarebbe ritornata: pur non desiderando affatto che si fermasse, o che solo rallentasse per raccogliersi. Nessuno di noi poteva pretendere ciò. Sapevamo che il nemico era là, ma se avesse attraversato a 30 miglia le acque nelle quali il MEDUSA era stato colpito, lasciando cadere il battellino che portava alle grue; noi avremmo potuto raggiungere Faro di Piave prima di mezzogiorno. Inoltre credo fermamente che se ciò fosse stato fatto immediatamente avvenuto lo scoppio, qualche altro ferito avrebbe potuto essere salvato.

Visto che la Torpediniera era sparita verso la costa e che più non ri-

tornava pensai che fosse andata per dare avviso della perdita del *MEDUSA* ad una delle stazioni di vedetta e sperai che presto o tardi sarebbe giunto da Venezia un canotto automobile. Ero convinto che dalla Torpediniera, per forza, dovevano aver veduto degli uomini a galla, e di ciò sono ancora oggi convinto; il mare era piatto, la mattinata limpida, ma le acque freddissime.

Esclusi due bragozzi in vela, ed in calma perfetta distanti da noi un paio di miglia almeno verso Venezia, l'orizzonte era deserto. Il marinaio Diana ed il Sottocapo Fontanile mi chiesero di lasciarli partire per raggiungere i bragozzi. Li sconsigliai data la distanza; insistettero ancora. Li lasciai partire convinto che sarebbero immediatamente tornati. Difatti percorsi 200 metri, tornarono indietro. Sicuro che l'aiuto sarebbe certamente arrivato, pregai tutti di tenersi tranquilli ed attendere con fede.

In questa ferma convinzione rifiutai dapprima d'essere raccolto quando il sommergibile che ci colpì venne a galla vicino al gavitello. Vedemmo il suo periscopio a 40, 50 metri a Sud di noi; navigava lentamente verso levante. Sperai un momento che potesse essere il nostro sommergibile in agguato in S.2. Facemmo dei segni, agitammo le braccia. Ci scorse subito, manovrò rapidamente, venne verso di noi. M'accorsi che la lente del periscopio era quadrata e che di conseguenza non poteva essere dei nostri. Affiorò in pochi secondi ed un Ufficiale che saltò dalla torretta sul dorso del battello ordinò in italiano "venire a bordo". Risposi: "No, vi prego di prendere il ferito". Non disse nulla. Vidi scendere sul ponte un altro Ufficiale, due o tre marinai staccare delle gaffe; udii una specie di aspra discussione fra i due Ufficiali. Capii che sarebbe stato inutile insistere; liberai Modugno dal gavitello e lo rimorchiai al fianco del sommergibile.

Gli altri tre miei compagni erano già sul ponte. Mi venne incontro il Comandante<sup>(6)</sup> ed in inglese mi disse: "che avrebbe raccolto i sani ma che assolutamente non poteva raccogliere il ferito"; mi mostrò due salvagenti entro i quali aveva l'intenzione di abbandonarlo sul posto. Naturalmente nelle mie condizioni d'animo non potevo né afferrare, né comprendere le ragioni che in qualche modo spiegavano la sua azione; non vidi che un atto di barbaria inutile, una crudeltà che non potevo né capire né subire. Credo di essere trasceso agli insulti più volgari, di averlo trattato da pirata, da assassino; fui obbligato a rigettarmi due volte in acqua senza vincere la sua ostinazione, e se finalmente accettò di raccogliere anche Modugno fu solo per intercessione dell'Ufficiale in seconda, al quale probabilmente tanto io che Modugno dobbiamo l'essere stati raccolti.

Tutto ciò può aver durato pochi minuti; quando scesi dentro il battello guardai intorno, vidi un orologio: erano le 9.30. Modugno era stato messo in una buona cuccetta a prua, gli altri stavano infilando una muta di macchina offerta dai marinai del sommergibile. Ci trattarono umanamente, come dei marinai trattano dei naufraghi.

---

(6) Si trattava del 1° tenente di vascello Heino Von Heimburg, il quale a circa un mese di distanza, ed esattamente il 7 luglio 1915, al comando dell'*U 26* (tedesco *UB 14*) affonderà l'incrociatore corazzato *Amalfi*. D. Pellegrino, P. Zagnoni, "L'ultima crociera della R.N. *Amalfi*", *Bollettino d'Archivio*, anno V, sett. 1991.

Mi attendevo di vedere da un istante all'altro che il battello si immergesse nuovamente invece rimase a galla fermo per una decina di minuti; poi ordini in tedesco vennero giù dalla torretta ed il motore a scoppio incominciò a funzionare. Vidi sul ripetitore della bussola a giroscopio che si navigava verso levante. Il Comandante scese poco dopo aver guardato il ferito, discusse coll'infermiere che molto accuratamente stava curandolo, poi venne a me ed in inglese mi disse: "Ho fatto quello che avete voluto voi, così sono obbligato a rientrare per mettere a terra il ferito". Durante le tre ore e mezza di navigazione i due ufficiali rimasero sempre sulla torretta; tutti gli altri erano dentro al battello; noi eravamo relativamente liberi. Mi riuscì così di vedere la carta di navigazione distesa su di una specie di divano rivoltato e constatare che purtroppo tutto era là segnato: ZONA DI SBARRAMENTO — ROTTE DI SICUREZZA — LINEE DI CROCIERA DELLE TORPEDINIERE; IL GAVITELLO STESSO AL QUALE ERAVAMO STATI ATTACCATI ERA LÀ SEGNATO PERFETTAMENTE A POSTO.

La relazione del tenente di vascello Carniglia prosegue con la descrizione del battello nemico, piccolo, "non più di 150 tonnellate ... nuovo di trinco, la matricola dei tubi di lancio portava la data, Aprile 1915 ..."

Sicuramente un sommergibile "molto adatto ai servizi di crociera e di agguato nell'alto Adriatico".

Verso le ore 13 e mezzo il sommergibile si fermò (mi accorsi poi che eravamo sotto al fanale di Punta Salvores); fummo tutti bendati e sbarcati su di una barca a vapore e condotti ad una specie di osteria di campagna trasformata in caserma o stazione di vedetta. Restammo a Punta Salvores fino all'alba del giorno seguente e trattati assai gentilmente da tutti, ma strettamente sorvegliati. Ebbi lì la conferma di ciò che avevo pensato a bordo: il battello che ci aveva silurati era tedesco e tedesco era tutto l'equipaggio e gli Ufficiali compresi. Inoltre parlando con un sottotenente di vascello presente al nostro arrivo, seppi che il sommergibile ci aveva visto venire a galla; capito che rientravamo a Venezia; ci aveva atteso sulla rotta di sicurezza, ed in agguato ci aveva silurato a meno di 150 yarde. Ebbi allora l'impressione che fossero perfettamente informati dell'ora che i nostri sommergibili uscivano e rientravano a Venezia. Mi disse ancora che erano passati vicino al gavitello per rettificare la loro posizione, essendo dopo il lancio del siluro rimasti a più di 15 metri durante due ore per paura della nostra torpediniera che avevano visto presente allo scoppio. La mattina del giorno 11 fummo tutti e cinque stivati entro un piccolo camion della croce rossa e condotti attraverso l'Istria verso Pola, ove giungemmo alle 17 della stessa sera. Modugno fu trasportato all'ospedale e noi rinchiusi nelle prigioni della fortezza.

### Rinvenimento del relitto e suo recupero

Qualche giorno dopo l'affondamento del *Medusa*, viene inviata dal Comando Marina Venezia una spedizione di dragaggio sul luogo del fatto, allo scopo di individuare il relitto; così il 13 giugno 1915, si riesce a rintracciare lo scafo in latitudine 45°24'14"N, longitudine 12°41'50"E.

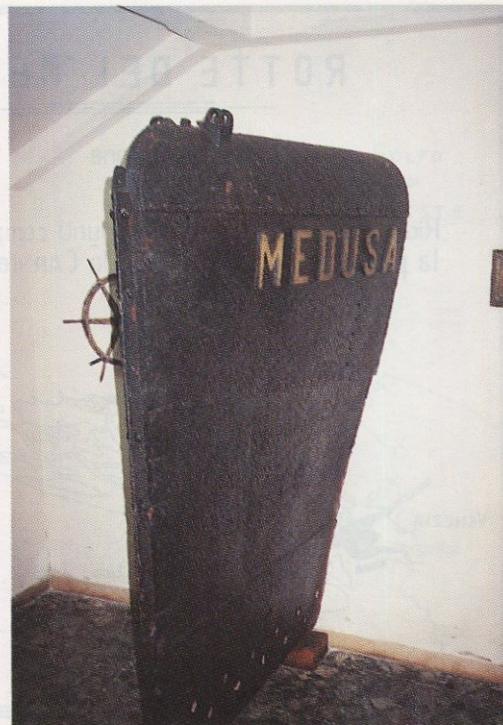
Vengono quindi compiute due ispezioni del relitto, rispettivamente il giorno 14 ed il 17 di giugno, durante le quali i palombari constatano che il sommergibile è spezzato in due tronconi, con la parte poppiera separata dal resto a livello del boccaporto di poppa, mentre la parte prodiere appare praticamente intatta. Per quanto riguarda il possibile recupero, anche se la cosa non appare difficoltosa, rimane il problema di operare in una zona estremamente pericolosa per l'agguato dei sommergibili; inoltre, alcuni mezzi importanti, come il pontone *Anteo*, sono dislocati altrove, perciò al momento si rimanda il tutto ad occasione più favorevole.<sup>(7)</sup>

Col trascorrere del tempo l'interesse attorno allo scafo del *Medusa* si perde, e devono passare ben quarantuno anni, due mesi ed otto giorni per riparlare di esso!

Tra il luglio e l'agosto del 1956, la cooperativa triestina Goriup, che aveva acquistato il relitto dalla Marina Militare (a quel tempo in completa ricostituzione, anche attraverso il recupero e la conseguente vendita di diverso materiale e di unità andate perdute nei due conflitti mondiali), organizza il recupero dello scafo. I suoi palombari lavorano alacremente scavando nella fanghiglia due gallerie lunghe circa quattro metri sotto la chiglia del *Medusa*, al fine di poter passare i cavi delle imbracature, dato che si è deciso di effettuare il recupero sollevando lo scafo con le gru del pontone *Velj Jozé*, fatto venire appositamente dalla vicina Jugoslavia.

Ma c'è ancora un problema: come depositare il battello all'asciutto, dato che il basso fondale non avrebbe permesso l'accostato del pontone a riva. È così necessario dragare una vasta area di mare allo scopo di consentire al pontone di accostarsi alla diga foranea di Punta Sabbioni (la Diga Nord del porto di Lido), uno dei punti foranei più vicini al luogo dell'affondamento.

Così, il giorno 18 agosto 1956, tra la meraviglia e la curiosità di turisti e di bagnanti, una strana processione di barche si avvicina alla diga di Punta Sabbioni scortando un mezzo imponente le cui gru sostengono il *Medusa*, finalmente tor-

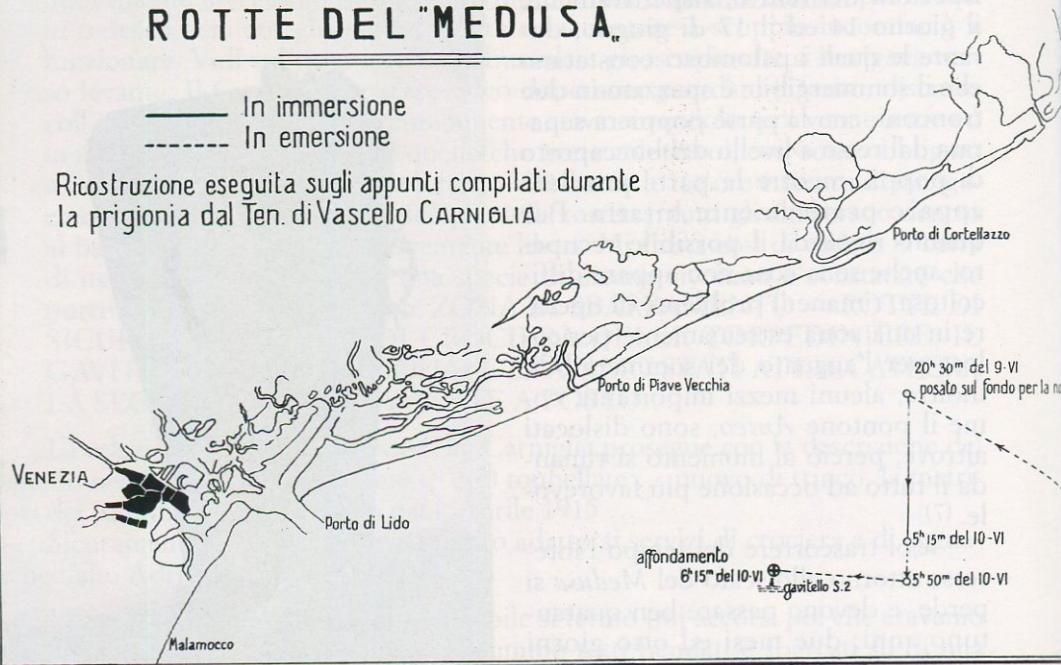


Lamiere del mascone sinistro del *Medusa* tipo "Laurenti", conservate presso il Museo Navale di Venezia. (Foto degli autori)

(7) Si ricorda che il Comando Marina Venezia operò, tra l'ottobre 1915 ed il gennaio 1917, il recupero del sommergibile *UB 12*, affondato praticamente nelle stesse acque del *Medusa*. Il recupero fu uno dei primi in cui vennero impiegati cilindri di spinta (contenitori d'acciaio affondati e poi riempiti d'aria compressa).

## ROTTE DEL "MEDUSA"

— In immersione  
 - - - - In emersione  
 Ricostruzione eseguita sugli appunti compilati durante  
 la prigione dal Ten. di Vascello CARNIGLIA



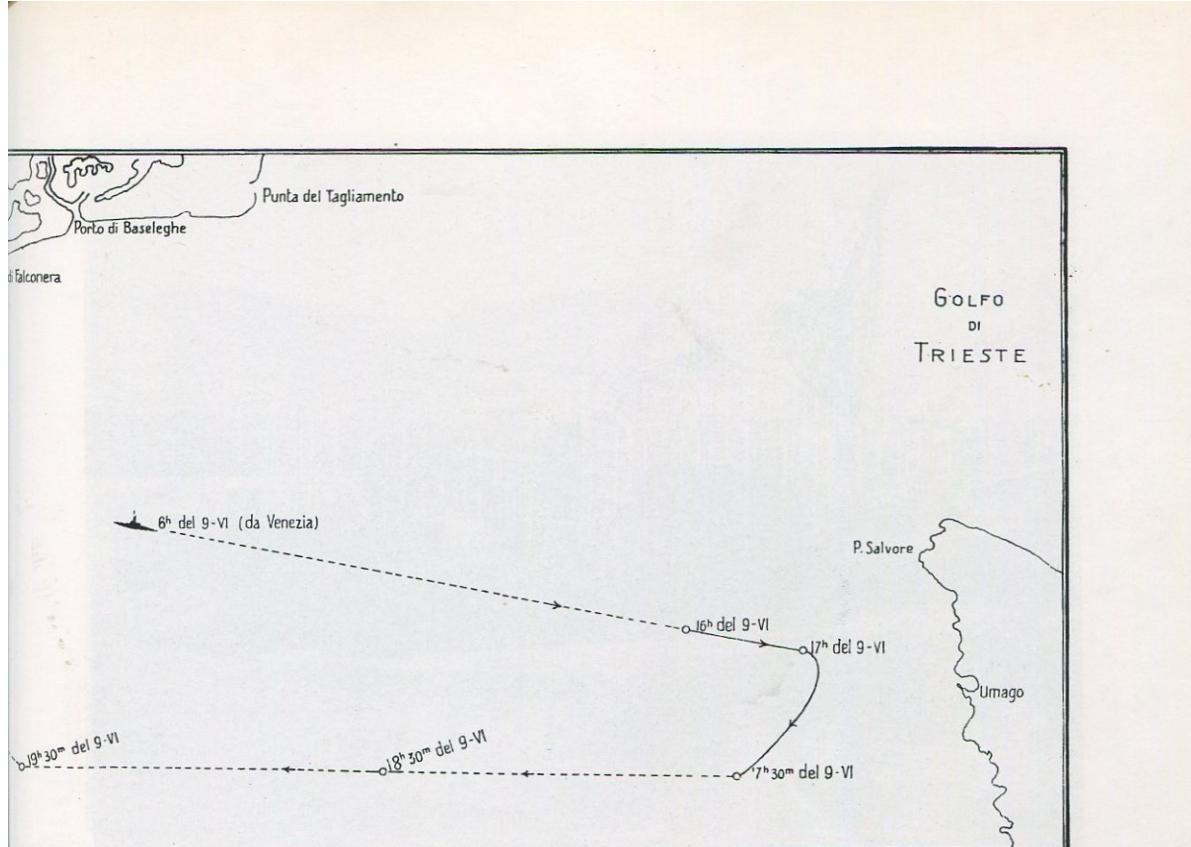
nato alla luce del sole, completamente incrostate dal calcare e da ogni genere di molluschi e crostacei. È uno spettacolo allo stesso tempo insolito e tragico per le centinaia di persone che assistono sbigottite alla posa sugli scogli della diga dello scafo, o meglio della bara d'acciaio, in cui sono ancora rinchiusi i corpi di una parte dell'equipaggio, per individuare i quali sarà necessario rimuovere una massa compatta di circa 50 tonnellate di fango e di sabbia sotto cui si trovavano da quarantuno anni, a condividere la sorte del loro battello, tredici marinai d'Italia.

### Il Medusa tipo "Bernardis"

Più di cinquant'anni sono ormai trascorsi dall'affondamento del secondo sommergibile al quale era stato assegnato il nome *Medusa*.

Vogliamo ora esaminare quegli avvenimenti particolarmente dolorosi per la Marina e per la Nazione che portarono all'affondamento del battello; oltre a quella serie di tragiche circostanze, che resero vani il coraggio e l'abnegazione dei soccorritori.

L'approfondimento delle circostanze in cui si è verificato il recupero — episodio peraltro sconosciuto all'opinione pubblica — è stato occasione di un sopralluogo nella zona dove si è svolta la vicenda (ancora Capo Promontore, in Istria) e dove è stato possibile rintracciare qualche anziano che ricorda l'avvenimento ma che è restio a parlarne a causa delle condizioni di sospetto e di malesere generale dovute alla contingenza dello stato di guerra in Croazia.



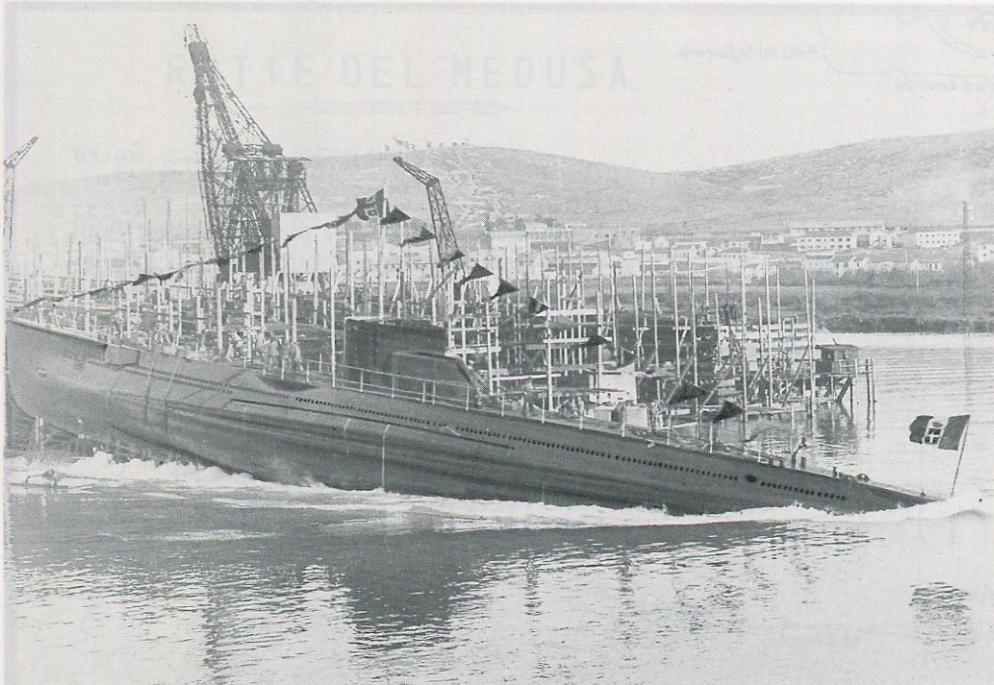
La tragicità dei fatti che hanno determinato la sorte dell'equipaggio del *Medusa* potrebbe offrire qui motivi di ampia discussione, ed il riesame dell'episodio cerca di far luce (dopo le ricerche effettuate sul posto) anche sulla fine del relitto dopo il suo recupero, che fu effettuato dal Comando Militare Marittimo di Pola, e del quale i rapporti dello stesso Comando poco menzionano.

Il *Medusa* apparteneva alla classe "600", serie "Argonauta 2°", del tipo "Bernardis" a semplice scafo, con doppi fondi centrali resistenti e controcarenne esterne: una classe di sommergibili decisamente ben progettata se si considera la quantità degli scafi costruiti ed il numero di ordinazioni effettuate da Marine estere.

Il *Medusa* venne impostato presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone il 30 novembre 1929, fu varato il 10 dicembre 1931, ed entrò in servizio l'8 ottobre 1932. L'apparato motore, composto da due diesel FIAT da 750 hp, consentiva al sommersibile una velocità in superficie di 14 nodi, mentre i motori elettrici C.R.D.A. consentivano di raggiungere in immersione la velocità di 8 nodi.

L'attività svolta dal *Medusa* prima dello scoppio delle ostilità e nel periodo iniziale del conflitto ha come punto di riferimento Cagliari, dove il battello è dislocato presso il 7° Gruppo Sommersibili. Nell'isola il *Medusa* rimane circa un anno, assieme ad altri battelli della stessa classe, per poi tornare verso la penisola per vari tipi di esercitazioni.

Dopo lo scoppio della guerra il *Medusa* effettua varie missioni di agguato in



Il varo, nel dicembre del 1931, del *Medusa* tipo "Bernardis".

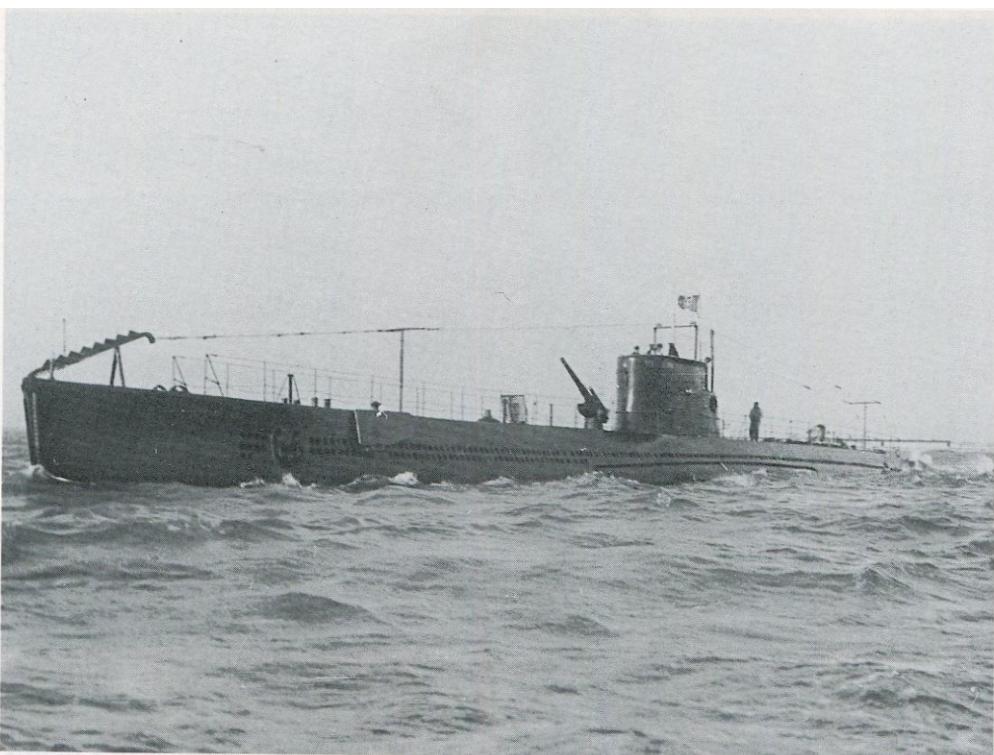
Mediterraneo, al comando del capitano di corvetta Enzo Grossi, ed il 24 settembre 1940 abbatte con le mitragliere un Sunderland da cui era stato attaccato in superficie; successivamente, agli inizi del 1941, il *Medusa* viene destinato assieme ad altri sommergibili della stessa classe alla scuola addestramento, e quindi dislocato in Adriatico, a Pola.

### Il siluramento del *Medusa*

Il giorno 30 gennaio 1942 il sommergibile *Medusa* al comando del capitano di corvetta Enrico Bertarelli e con un equipaggio di complessivi 60 uomini, compie alcune esercitazioni insieme ai piroscavi *Grado* e *Mameli* ed alla torpediniera *Insidioso* nelle acque del Quarnero, nella Zona 5 (comprendente il quadrilatero formato da Punta Nera, Scoglio Zaglava, Isolotto di Levrera e Punta Merlera). Soffia vento teso da nord-est, e le onde, ben definite, provengono dalla stessa direzione.

Finite le esercitazioni, verso le ore 13.30 il *Medusa* assieme alle altre unità fa rotta nuovamente per Pola, seguendo una rotta costiera. Alle ore 13.40, viene avvistato dal piroscalo *Carlo Zeno*, che nella tarda mattinata era salpato da Arsia a Mare, dove aveva caricato carbone, e che al momento del siluramento è probabilmente, assieme al *Grado*, l'unità più vicina al sommergibile italiano.

Per meglio esporre la situazione è utile qui riportare interamente le parole del

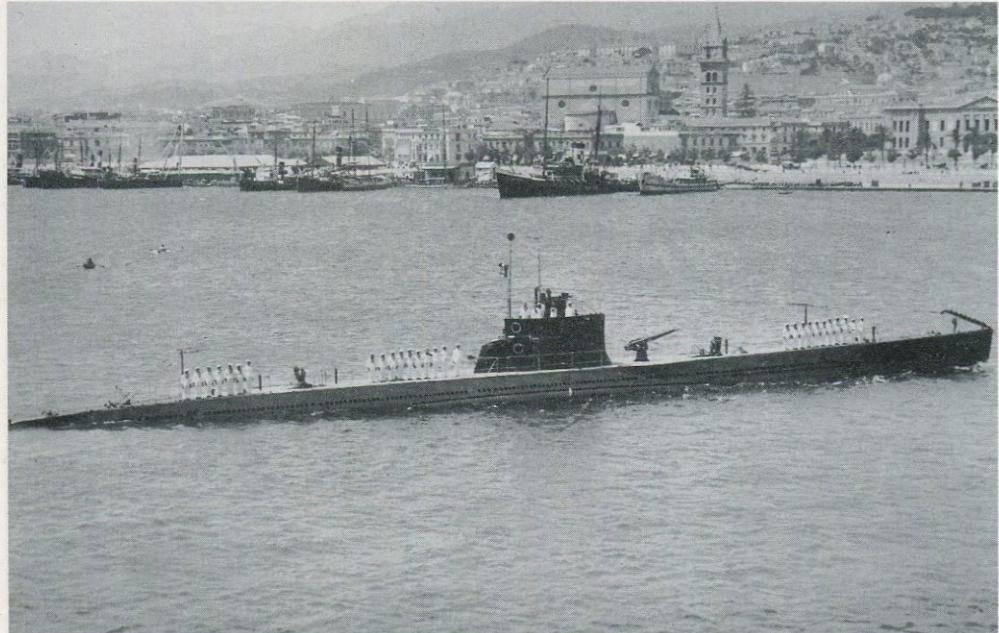


Il *Medusa* tipo "Bernardis" visto 3/4 di prua in navigazione.

capitano Umberto Curci, comandante il piroscafo *Carlo Zeno*, così come sono riportate nel giornale di bordo:

... Alle 12,50 dal parallelo di Punta Ubas si inizia navigazione costiera prescritta. Soffia vento teso da NE. e mare agitato anche da NE. — Verso le 13,40 smg. nazionale navigante in emersione proveniente dal largo sulla nostra sinistra e con rotta intorno a ponente, giunto all'altezza di Capo Merlera, si pone a noi di prua proseguendo verso Porer. — Alle 13,55 dal traverso di Capo Merlera dirigo per l'isolotto Fenera. — Ero da pochi minuti disceso nella mia cabina sottostante al ponte di comando, quando alle 14,05, il primo Ufficiale Sig. Ballarin Giuseppe, rimasto di guardia sul ponte, si precipitava ad avvertirmi che il smg. che ci precedeva in quel momento ad una distanza di mg. 1,5 circa, era saltato in aria nel turbine di una enorme colonna d'acqua e rottami scomparendo in qualche istante dalla superficie presumibilmente a causa di una violenta esplosione non udita però forse a cagione del mare e del vento sempre teso da NE. —

Faccio immediatamente forzare le macchine a tutto vapore ed eseguire i preparativi per ammainare le lance di salvataggio dirigendo sul punto del sinistro dove giungo alle 14,15 guidatovi da larga chiazza di nafta e dall'avvistamento di un gavitello nero certamente appartenente al smg. affondato. — Posizione rilevata Porer per Rlv. 266°; Punta Fenera (segnaletica a terra) per Rlv.



Il *Medusa* tipo "Bernardis" con equipaggio schierato in coperta.

354°. Notata la presenza di naufraghi, faccio ammainare la lancia n. 1 di dritta che, completa di equipaggio, al Comando dello stesso primo Ufficiale, e guidata da bordo a mezzo fischi di sirena, a voga arrangiata, riesce a raccogliere 5 naufraghi sparsi sul mare e di cui, purtroppo, 3 risultano feriti e 2 morti. — Verso le ore 15,00 transitano nei paraggi due motoscafi veloci che a mezzo di fischi prolungati, richiamo sul luogo ed i quali continuano insieme alla nostra lancia ed a noi, le ricerche di naufraghi sino a che è assoluta la certezza che non ve ne sono altri alla superficie. —

Giunge pure poco dopo il R. Cacciatorpediniere *INSIDIOSO*.

Solo scarne ed incomplete notizie si conoscono sull'avversario del *Medusa*, un sommergibile britannico: il *Thorn*. Fonti ufficiali sono le pubblicazioni *Navi militari perdute* e *I sommergibili italiani*, edite dall'U.S.M.M., ma null'altro è dato di sapere sulla missione del sommergibile britannico nell'alto Adriatico; evidentemente le suddette fonti si riferiscono a conoscenze personali o a ricerche su documenti britannici effettuate dai compilatori dei sopracitati testi, in quanto nel merito nulla è stato individuato nella pratica concernente il sommergibile *Medusa* custodita presso l'Archivio U.S.M.M.

La sorte del *Thorn*, si compie, comunque, poco tempo dopo la tragedia del *Medusa*; infatti anch'esso troverà fine, il 6 agosto del 1942, probabilmente in seguito alla caccia della torpediniera italiana *Pegaso*. (8)

---

(8) V. Rauber, *La lotta antisommergibile*, Roma, U.S.M.M., 1978, (La Marina italiana nella seconda guerra mondiale, vol. 22°), p. 216 sg.

## Organizzazione dei soccorsi

Accorrono sul posto, verso le 14.40, tre motoscafi veloci. La torpediniera *Insidioso* arriva alle 14.55, il piroscafo *Grado* verso le 15.10, il sommergibile *Goffredo Mameli* alle 15.25.

Subito uno dei motoscafi dirige a terra per telefonare dal posto di finanza ed avvertire il Comando Militare Marittimo di Pola dell'affondamento per siluro del *Medusa* e della presenza di una boa telefonica sganciata dal sommergibile sul luogo del siluramento.

Alle 15.30 viene informato anche il Comando della Scuola Sommersibili, per avere disposizioni riguardo ai soccorsi ai naufraghi.

Dal *Grado*, nel frattempo, vengono inviati con un motoscafo sulla boa telefonica i guardiamarina Cesare Cadario e Riccardo Vallesi, che subito, attraverso l'apparecchio telefonico, cercano di comunicare col sommersibile.

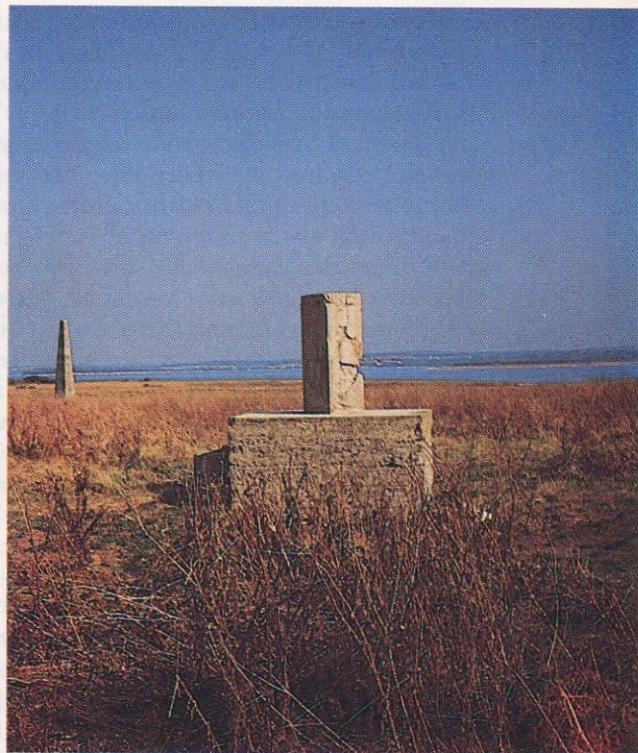
Nonostante la tremenda esplosione causata dal siluro, nel *Medusa* c'è ancora vita; infatti il capo silurista di 3<sup>a</sup>

classe Riccardo Vatteroni può rispondere al guardiamarina Cadario, il quale l'informa della situazione: il sommersibile è affondato a meno di mille metri dall'Isolotto Fenera e si trova ad una profondità di circa 30 metri.

Attraverso quel solo filo di speranza che ormai unisce il *Medusa* alla superficie, Vatteroni fa presente che all'interno ci sono quattordici uomini, tutti nel locale di poppa, nessuno dei quali ferito; che il sommersibile è un po' sbandato sulla dritta, e che manca la luce, pur avendo a disposizione un accumulatore.

Il capo silurista asserisce anche di aver tentato di mettersi in comunicazione con le altre parti del sommersibile ma che nessuno ha risposto e che il locale Motori Termici deve essere sicuramente allagato; i superstiti comunque sono tutti calmi e sereni, fiduciosi nell'opera di soccorso, anche se compaiono qua e là leggere infiltrazioni d'acqua e la respirazione diviene via via più pesante.

A Pola, intanto, si predisponde febbrilmente l'organizzazione dei mezzi e degli uomini che devono effettuare il salvamento dei superstiti del *Medusa*, e la vigilanza del sito, in considerazione dello stato di guerra in atto. Al Comando della Scuola Sommersibili si impartiscono ordini febbrili, ben sapendo che ogni minuto guadagnato può essere prezioso, nella consapevolezza che le condizioni meteorologiche stanno peggiorando di ora in ora e che l'oscurità sta ormai prevalendo sulla scarsa luce pomeridiana. Si dispone innanzitutto perché tutte le unità in



Isolotto di Fenera, miraglio in pietra posta sul lato sud. (Foto degli autori)

esercitazione rientrino, quindi vengono fatte preparare le torpedinieri *Audace* e *Calatafini*, e si richiede la presenza di due M.A.S. da Trieste e della torpediniera T.3 da Lussino, mentre si inviano nella zona del sinistro le altre navi pronte, per la caccia al sommergibile nemico.

Vengono predisposti anche i mezzi per il salvataggio dei superstiti, tra cui un barcone con tre palombari, che si avviano subito sul luogo del sinistro unitamente al colonnello Umberto Imperato, Direttore di Maricost. Successivamente parte una seconda spedizione con altri cinque palombari, fra cui tre della ditta privata di ricuperi R.I.M.A.; il XII Gruppo Sommersibili appronta l'attrezzatura per il rifornimento d'aria sull'*Otaria* che, appena pronto, parte anch'esso.

Viene dato l'ordine di accendere al pontone G.A. 141, nel caso si debba tentare il sollevamento del sommersibile, e si preparano le boe di ormeggio sull'altro pontone G.A. 146. Vengono approntati i rimorchiatori disponibili sulla piazza, ma viene anche richiesto a Marina Venezia l'invio urgente di altri due rimorchiatori di elevata potenza per il rimorchio del G.A. 141, non avendone in sede di tale tipo ed aggiungendosi il problema del peggioramento del tempo. Tutte le unità a disposizione partono non appena pronte, e sul luogo del sinistro viene così formata una linea multipla di sorveglianza, formata dalle torpedinieri, dai piroscafi e dai motoscafi.

Sul posto si reca anche il Comandante del XII Gruppo Sommersibili, capitano di fregata Folco Buonamici, con maschere Davis e con personale sanitario, mentre poco dopo arriva il Capo di Stato Maggiore della Piazza.

Vale la pena di continuare il racconto riportando una parte del rapporto effettuato dal guardiamarina Cadario, in modo da rappresentare più fedelmente lo sviluppo dei soccorsi, lo stato d'animo e la condizione dei sopravvissuti:

Quando, verso le 1730 annunciai che vedeva spuntare da Capo Promontore la lancia dei palombari furono molto contenti ed ancora il Capo Silurista mi raccomandò che si facesse presto perché l'ossigeno mancava e non vi erano maschere Davis per tutti. Successivamente il Comandante Buonamici comunicando con l'interno del sommersibile consigliava la calma e di usare le capsule Boldrocchi e chiedeva inoltre se la porta stagna del locale M.T. era chiusa. Alle 1815 accorgendomi che il Capo Sil. parlava con fatica gli ordinavo di non parlare più e di stare ad ascoltare le notizie che gli avrei dato in continuità. Alle 1820 quando gli dissi che la barca dei palombari era vicina e che si stava per mettere sopravento alla boa e che il sommersibile OTARIA si avvicinava per dare ossigeno mi disse la sua soddisfazione e mi ringraziò per quanto si stava facendo per loro. Alle 1835 mi accorsi di non essere udito dall'interno del Smg. e constatai che a causa delle onde si era spezzato il cavo telefonico e ciò nonostante i nostri accorgimenti e i nostri sforzi intesi ad evitare il temuto incidente. Cercai di unire i fili, ma non riuscii a mettermi in comunicazione e allora avvertii il Capo Serv. del Gruppo che mi passava vicino del perduto contatto. Mi rispose che avrebbe mandato un elettricista dall'OTARIA. Intanto il sommersibile OTARIA era giunto in prossimità della boa. Alle 1840 giudicando finito il mio compito ritornavo sulla nave GRADO. (9)

(9) Dalla relazione del guardiamarina Cesare Cadario sull'affondamento del sommersibile *Medusa* in data 5 febbraio 1942. A.U.S.M.M., *Sommersibili*, b. 72.

### Tentativi di salvamento dei superstiti e loro sorte

In superficie è ormai tutto pronto per cominciare l'ispezione subacquea con la speranza di poter trarre in salvo i sopravvissuti. I palombari si immagazzinano verso le ore 19.40; è così che si viene a conoscere che il sommersibile giace sul fianco destro, sbandato di circa 90°, con un ampio squarcio al centro, in corrispondenza della torretta, che appare quasi strappata, mentre la garitta di poppa risulta allagata.

In superficie, nel frattempo, il vento rinforza considerevolmente, al punto da rendere estremamente difficoltosa l'opera di salvamento. I palombari, infatti, incontrano grossi problemi nel lavoro subacqueo a causa dell'oscurità e delle lame contorte dall'esplosione. C'è anche una forte corrente che ostacola i loro movimenti verso la poppa, che si trova sopracorrente. Essi riescono, comunque, dopo numerosi tentativi, ad allacciare le tubature d'aria verso le ore 0.30 del 31, e il sommersibile *Otaria*, dopo aver dato fondo all'ancora, si porta sulla verticale del *Medusa*, allacciando le proprie manichette su quelle provenienti dal *Medusa* stesso.

La mancata possibilità di comunicare con l'interno del sommersibile crea notevoli scompensi al coordinamento delle operazioni: basti pensare che i palombari sono costretti a verificare verso le ore 01.20 l'apertura dei rubinetti dello scafo per l'immissione di aria, perché gli stessi erano stati involontariamente chiusi dall'esterno, quando già dall'interno del sommersibile si era invece provveduto ad aprirli, per cui lo stesso rifornimento dell'aria comincia con molto ritardo.

Alle ore 01.00 giunge anche il G.A. 145; è così possibile dar fondo ad una boa al vento dell'*Otaria*, che ora può quindi ormeggiarsi più saldamente e conservare meglio la propria posizione sul *Medusa*.

Le immersioni di ispezione subacquea allo scafo permettono altresì di effettuare un primo bilancio della situazione e di approntare un programma di salvamento, anche se per poter procedere si ritiene comunque indispensabile un miglioramento delle condizioni del mare: l'allagamento della garitta di poppa, l'inclinazione dello scafo e l'impossibilità di mantenere buone comunicazioni con i pericolanti per guidarli nelle loro operazioni, fanno infatti subito stimare improbabile, se non impossibile, un eventuale tentativo di fuoriuscita mediante gli apparecchi Davis, e si giudica che non rimanga altro che il ricorso al sollevamento della poppa, operazione che solo col miglioramento del tempo avrebbe potuto avere buoni risultati.

Il mare nelle ore notturne sembra avere il sopravvento sull'opera instancabile dei soccorritori, perché dopo le ore 01.30 il vento cresce d'intensità, al punto da rendere impossibili le immersioni, e con esse la verifica delle condizioni dei sopravvissuti.

Per tutta la notte continua il rifornimento d'aria in attesa del pontone G.A. 141, che solo alle ore 00.20 è potuto partire da Pola a rimorchio dei tre piroscaphi requisiti *S. Giorgio*, *Traù* e *Jadera*, non essendo ancora giunti i due rimorchiatori più potenti richiesti a Venezia.

Alle ore 07.00 del giorno 31 i palombari riescono nuovamente ad immergersi e, battendo contro lo scafo, ricevono vivaci e ripetute risposte dalla camera di poppa, mentre analoga prova in corrispondenza della camera di lancio dà esito negativo.

Verso le ore 9 giunge anche il G.A. 141 ed iniziano subito le operazioni di ormeggio per presentare il pontone nella posizione di sollevamento, con i paranchi sulla verticale del sommersibile. Nel contempo i palombari procedono alla scelta e alla preparazione dei punti di allacciamento allo scafo, ed al passaggio delle cime occorrenti per la guida delle braghe di sollevamento, che vengono intanto predisposte sui paranchi, continuando peraltro a mantenere sempre la comunicazione sonora col personale rinchiuso nella camera di lancio.

Frattanto, le condizioni del mare peggiorano ancora, ed il vento assume direzioni non costanti, tanto che solo verso le ore 18.00 è possibile eseguire un tentativo di passare la prima braga. Il pontone, però, anche se quasi esattamente disposto al vento, conserva movimenti tali da impedire ai palombari la guida delle braghe per il loro posizionamento, in quanto le stesse, di notevole mole e peso, hanno oscillazioni pendolari e verticali ampie e pericolose.

Il lavoro, pertanto, deve essere sospeso, in quanto appare ormai evidente che l'operazione di sollevamento del sommersibile, per avere speranza di successo, richiede l'immobilità effettiva del pontone; per cui si stabilisce che ogni cosa rimanga nella posizione raggiunta, in modo da essere pronti ad ammainare le braghe al primo eventuale miglioramento delle condizioni meteorologiche.

La sorte si accanisce però contro il *Medusa* ed il suo equipaggio, perché lo stato del mare e del vento peggiorano progressivamente, al punto che poco per volta tutte le imbarcazioni ed il naviglio minore devono essere avviati a ridosso nelle insenature presso Capo Promontore. Il pontone G.A. 141, ormeggiato direttamente sopravvento all'*Otaria*, al *Medusa* ed ai galleggianti dei palombari, riesce a mantenere la posizione solo con l'aiuto dei due rimorchiatori *Taurus* e *Titanus* sulle macchine.

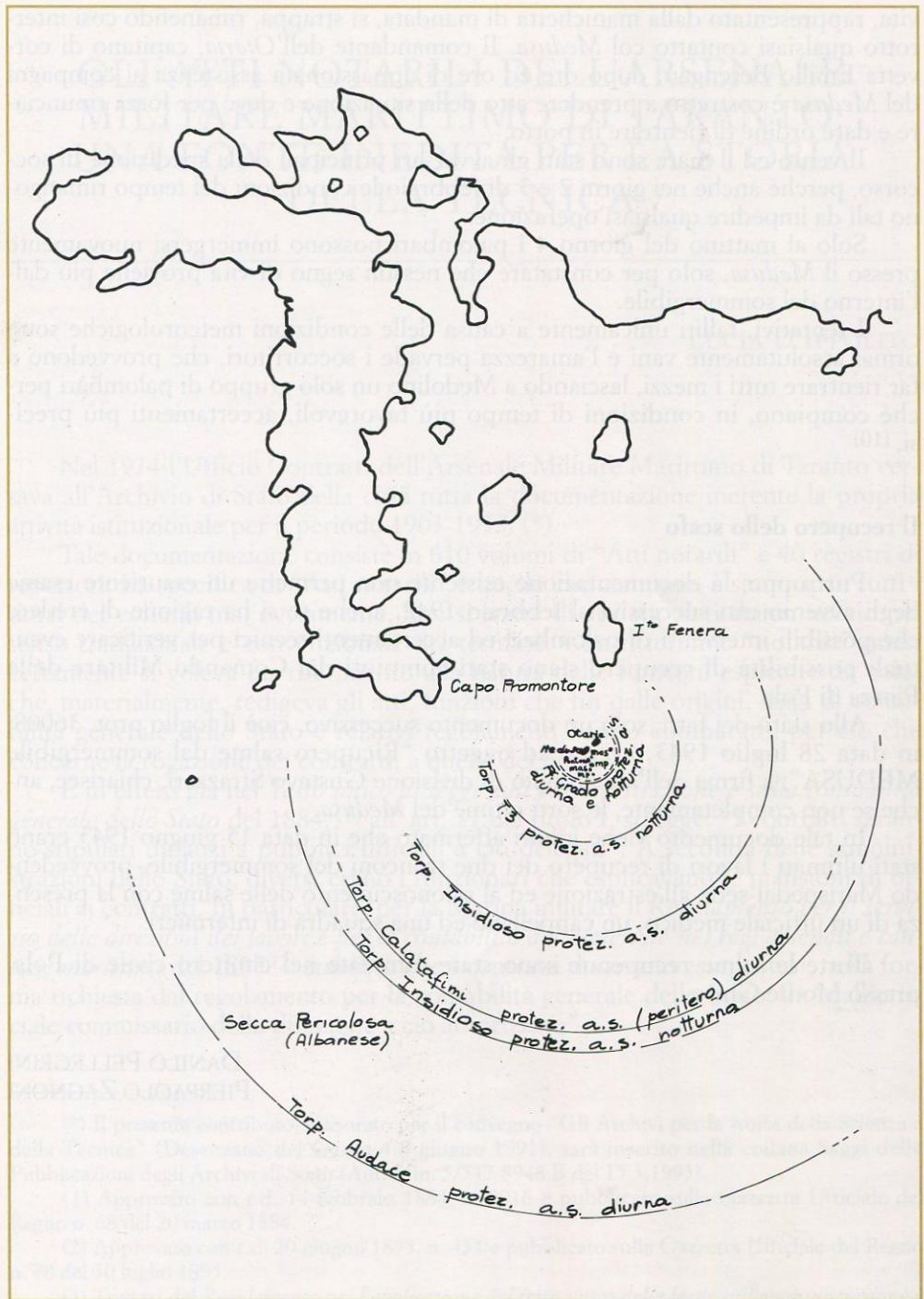
La mattina del primo febbraio il tempo, anziché migliorare, si aggrava ulteriormente, tanto da far escludere l'eventualità di una prossima calmata. Urge, quindi, provvedere ad allontanare dal *Medusa* anche il pontone — che "scadendo" avrebbe potuto provocare la rottura dei tubi d'aria provenienti dall'*Otaria* — col ricovero in porto dello stesso e degli altri mezzi di salvataggio.

Sul posto rimane il solo *Otaria* per continuare l'indispensabile rifornimento d'aria, mentre le torpedinieri *Insidioso*, *Audace* e *Calatafimi* proseguono il servizio di protezione e di vigilanza.

Durante la giornata il tempo si mantiene pessimo, con tendenza al peggioramento, tanto che anche l'*Otaria*, che a causa della corrente mal si presenta al vento, comincia ad incontrare serie difficoltà per il rifornimento d'aria. Alle ore 13.00 l'ancora comincia ad arare, e l'*Otaria*, a seguito della rottura del cavo d'ormeggio alla boa, si vede scadere, al punto di dover manovrare con i motori elettrici. Riesce così a fermarsi di nuovo, ma solo perché probabilmente l'ancora fa "presa" sul *Medusa*.

Ormai, anche a bordo dell'*Otaria* si comincia a temere il peggio; ben presto si verifica la rottura del tubo di scarico dell'aria: il rifornimento principale però continua, con la sola immissione attraverso il tubo di mandata, prolungato con la tubolatura di scarico recuperata al fine di permettere una più ampia oscillazione del sommersibile rispetto al *Medusa*.

La penosa agonia dei marinai del *Medusa* sta comunque per finire, perché verso le ore 19.00, a causa delle condizioni del mare, l'ancora dell'*Otaria* ricomincia ad arare, il sommersibile si traversa al mare, e l'unico filo di speranza con la



Disegno raffigurante la posizione dei mezzi di soccorso presso l'Isolotto di Fenera.

vita, rappresentato dalla manichetta di mandata, si strappa, rimanendo così interrotto qualsiasi contatto col *Medusa*. Il comandante dell'*Otaria*, capitano di corvetta Emilio Berengan, dopo ore ed ore di appassionata assistenza ai compagni del *Medusa* è costretto a prendere atto della situazione e deve per forza rinunciare e dare ordine di rientrare in porto.

Il vento ed il mare sono stati gli avversari principali della spedizione di soccorso, perché anche nei giorni 2 e 3 di febbraio le condizioni del tempo rimangono tali da impedire qualsiasi operazione.

Solo al mattino del giorno 4 i palombari possono immergersi nuovamente presso il *Medusa*, solo per constatare che nessun segno di vita proviene più dall'interno del sommersibile.

I tentativi, falliti unicamente a causa delle condizioni meteorologiche sono ormai assolutamente vani e l'amarezza pervade i soccorritori, che provvedono a far rientrare tutti i mezzi, lasciando a Medolino un solo gruppo di palombari perché compiano, in condizioni di tempo più favorevoli, accertamenti più precisi. (10)

### Il recupero dello scafo

Purtroppo, la documentazione esistente non permette un esauriente esame degli avvenimenti successivi al febbraio 1942, anche se si ha ragione di credere che possibili interventi di palombari ed accertamenti tecnici per verificare eventuali possibilità di recupero siano stati compiuti dal Comando Militare della Piazza di Pola.

Allo stato dei fatti, solo un documento successivo, cioè il foglio prot. 36008, in data 28 luglio 1943, avente ad oggetto "Ricupero salme dal sommersibile MEDUSA", a firma dell'ammiraglio di divisione Gustavo Strazzeri, chiarisce, anche se non completamente, le sorti ultime del *Medusa*.

In tale documento viene infatti affermato che in data 15 giugno 1943 erano stati ultimati i lavori di recupero dei due tronconi del sommersibile, provvedendo Marispedal-sede all'estrazione ed al riconoscimento delle salme con la presenza di un ufficiale medico, un cappellano ed una squadra di infermieri.

Tutte le salme recuperate sono state tumulate nel cimitero civile di Pola, presso Monte Ghiro.

DANILO PELLEGRINI  
PIERPAOLO ZAGNONI

(10) Relazione dell'ammiraglio di divisione Ernesto Baccon, Comandante Militare Marittimo e della Piazza Marittima di Pola, in data 23 febbraio 1942. A.U.S.M.M., Sommersibili, b. 72.