



IL CACCIA TORPEDINIERE *QUINTINO SELLA* Tentativi di recupero e vicende susseguenti

Dario Pellegrini
Pierpaolo Zanchini

Premessa

Il periplo del siluramento del cacciatorpediniere *Quintino Sella* da parte di eoni di genti, iniziato a Venezia nel primo luglio dell'11 settembre 1943, è stato abbondantemente studiato e cronaca di guerra, tra cui quella di Giuseppe Fioravanzo¹¹ e, più recentemente, da Giorgio Dossena Beaggin¹² di Remmo Bagnasco e Fulvio

BOLETTINO D'ARCHIVIO

Il contributo di questo numero è la descrizione dei tentativi di recupero del veliero, viso e far luce sul fatto che del recuperato stesso e sulla motivazione che lo hanno spinto a compiere l'impresa, facendo ricorso alle fonti apparsi anche recentemente in quattro volumi.

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

A questo punto dovremmo chiedere un po' di spazio nella indicazione degli avvenimenti e risultati a giorni immediatamente precedenti la partenza del *Sella* per quella che avrebbe dovuto essere la sua ultima missione.

Il giorno 7 settembre 1943 l'unità è ormeggiata in carsena grande, presso l'Arsenale di Venezia, col compito di provvedere a tutti i collaudi delle macchine dopo un periodo di lunghi e complessi lavori di revisione a tutto l'apparato motore, caldaie, condensatori, valvole, ecc., nel frattempo la piazza di Venezia è in fermento, perché in città sono affluite migliaia di militari delle varie armi, mentre il comando sta per essere assunto dall'ammiraglio

¹¹ Ufficio Storico della Marina Militare, *Ufficio Storico della Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, 2^a ed., Roma, 1971. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XXI.

¹² G. Dossena Beaggin, *Nato il regno di Barbara*, Venezia, 1980.

¹³ P. Bagnasco e T. Petronio, «Un incredibile crociera di guerra in Adriatico», *Il Gatto Maledetto*, n. 3, gennaio 1994.

¹⁴ Le citazioni dei quotidiani e della stampa specializzata sono citate in nota nel paragrafo corrispondente.

Anno X
dicembre 1996

IL CACCIATORPEDINIERE *QUINTINO SELLA*

Tentativi di recupero e vicende susseguenti

DANILO PELLEGRINI
PIERPAOLO ZAGNONI

Premessa

L'episodio del siluramento del cacciatorpediniere *Quintino Sella* da parte di unità germaniche, al largo di Venezia, nel pomeriggio dell'11 settembre 1943, è stato abbondantemente commentato e illustrato in vari studi e cronache di guerra, tra cui quelli dell'ammiraglio di squadra Giuseppe Fioravanzo⁽¹⁾ e, più recentemente, quelli di Giorgio Dissera Bragadin,⁽²⁾ di Erminio Bagnasco e Fulvio Petronio.⁽³⁾

Il contributo che si auspica di apportare, con la narrazione dei tentativi di recupero del relitto, vuole far luce sul fallimento del recupero stesso e sulle motivazioni che avevano spinto alcuni uomini a tentare l'impresa, facendo nel contempo, ove possibile, chiarezza su alcuni articoli apparsi anche recentemente in quotidiani e stampa specializzata.⁽⁴⁾

A questo punto non si può che fare un passo indietro nella trattazione degli avvenimenti e ritornare ai giorni immediatamente precedenti la partenza del *Sella* per quella che avrebbe dovuto essere la sua ultima missione.

Il giorno 7 settembre 1943, l'unità è ormeggiata in darsena grande, presso l'Arsenale di Venezia, col compito di provvedere a tutti i collaudi alle macchine dopo un periodo di lunghi e complessi lavori di revisione a tutto l'apparato motore, caldaie, condensatori, valvole, ecc.; nel frattempo la piazza di Venezia è in fermento, perché in città sono affluite migliaia di militari delle varie armi, mentre il comando sta per essere assunto dall'ammiraglio

(1) Ufficio Storico della Marina Militare, (d'ora in poi U.S.M.M.), *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, 2^a ed., Roma, 1971, (La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale, vol. XV).

(2) G. Dissera Bragadin, *Sotto il segno di Barbara*, Venezia, 1990.

(3) E. Bagnasco e F. Petronio, "Un'incredibile crociera di guerra in Adriatico", *Storia Militare*, n. 4, gennaio 1994.

(4) Gli articoli dei quotidiani e della stampa specializzata sono citati in nota nel paragrafo conclusivo.

Emilio Brenta, in sostituzione dell'ammiraglio Ferdinando di Savoia, Duca di Genova.

Quest'ultimo, che deve recarsi al Sud per raggiungere il Re a Bari o a Brindisi, conta di effettuare il viaggio servendosi del cacciatorpediniere *Quintino Sella*, ormai quasi pronto a prendere il mare e che pertanto aveva già dato ordine di imbarcare sull'unità il proprio bagaglio. Gli avvenimenti precipitano: Venezia si vede chiudere tutte le vie di accesso terrestri dalle truppe germaniche, così che il giorno 11 settembre 1943 il *Sella* riceve l'ordine di partenza per Taranto, e il Duca di Genova è costretto a partire in anticipo: imbarcandosi su un idrovولante Cant. Z. 506 per la stessa destinazione.

Il *Sella* non è ancora in perfetto stato, infatti durante le prove si sono verificati numerosi incidenti, che si crede essere stati causati dallo stesso equipaggio, peraltro non coperto pienamente in tutti i ruoli, tanto da imbarcare anche personale di altre unità e con le più disparate qualifiche.⁽⁵⁾ Il comandante, capitano di corvetta Corrado Cini, è preoccupato perché sa di non poter contare appieno sulla funzionalità della propria nave, sulla quale si imbarcano un numero imprecisato di persone, tra cui certamente anche sbandati e civili.

È così che il *Sella* va incontro alla sua tragica fine: l'agguato delle *schnellboote* 54 e 61, al comando dell'oberleutnant Klaus Schmidt, circa undici miglia a est-sud-est dal Passo di Lido.

Due siluri raggiungono il cacciatorpediniere all'altezza della plancia e del fumaiolo anteriore, spaccando letteralmente in due la nave la cui parte prodiera si inabissa quasi subito, mentre il restante troncone prosegue ancora per qualche centinaio di metri prima di affondare.

Il mare si copre di nafta, in mezzo a cui galleggiano relitti vari e i superstiti, che di lì a poco verranno raccolti dal *Pontinia* – il piccolo mercantile dietro al quale si era astutamente celata la motosilurante tedesca nel vittorioso agguato – e dal *Leopardi*, il piroscalo catturato dalle stesse motosiluranti poco tempo prima. Tra i superstiti c'è anche il comandante del *Quintino Sella*, Corrado Cini, con una grave ferita alla gamba, mentre il numero complessivo delle perdite dell'equipaggio ammonta a ventisette uomini, di cui quattro ufficiali.

Rimangono ignoti i nomi di altre persone imbarcate sul caccia, disperse o intrappolate all'interno della nave, oppure decedute e solo successivamente recuperate; sta di fatto che sia le cronache dell'epoca sia le testimonianze dei superstiti confermano la presenza a bordo di circa duecento tra militari e civili, oltre all'equipaggio; erano in gran parte meridionali che speravano di avvicinarsi a casa sfruttando la crociera del *Sella*.

I dubbi e le perplessità sull'esatta misura del sinistro in termini di perdi-

(5) Tali notizie sono desunte da racconti dei superstiti.



Il cacciatorpediniere *Quintino Sella* transita in bacino San Marco a Venezia. (Arch. famiglia Rotelli)

te umane si sono trascinati nella loro tragica realtà dal giorno del siluramento ad oggi, passando dai tentativi di recupero alle visite alla carcassa ormai informe da parte di moltissimi subacquei del nostro tempo che, curiosando tra le lamiere, sperano di poter scovare qualche indizio, mentre, in realtà, preferiscono impossessarsi di qualche souvenir o girare qualche metro di pellicola per immortalare la loro escursione nello storico relitto.

Prodromi di un recupero

A Venezia, come d'altra parte in molti altri porti italiani, la situazione alla fine della guerra è drammatica: la laguna, il porto, l'avamponto e la rada sono ingombri di relitti di ogni tipo e innumerevoli sono gli scafi affondati un po' ovunque. Negli scali dei più importanti cantieri giacciono navi ancora in costruzione danneggiate; qualcuna, appena varata, si trova semisommersa a fianco delle banchine mentre nello specchio di mare definito all'interno della congiungente Tagliamento-Punta della Maistra sono presenti vari relitti e afferrature di ogni tipo, molte segnalate ed altre sconosciute, con grave disa-

gio e pericolo per la navigazione.

In questo quadro assai pesante in tema di perdite di naviglio e di attrezature, la ancora Regia Marina cerca di riorganizzarsi, procedendo al recupero dei mezzi il cui stato di conservazione appare ancora idoneo al servizio, mentre per tutti gli altri viene determinata la vendita o, quantomeno, la demolizione con la bonifica del sito.

Per procedere alla definizione di tali scopi, viene creato presso l'Arsenale di Venezia l'Ufficio Ricuperi, al comando del maggiore del Genio Navale Riccardo Lendaro, al quale viene affidato l'oneroso compito della catalogazione e, in parte, del recupero del naviglio sinistrato. Il lavoro di catalogazione e di schedatura di ogni singola posizione di ben 216 relitti viene determinato nelle "Tavole di Naviglio affondato e lavori di recupero nei porti e litorale da Porto Corsini escluso alle foci dell'Isonzo incluso" datate 28 febbraio 1946, lavoro successivamente completato ed aggiornato dal foglio n. 78990 del 15 maggio 1953 di Marinarsen, "Relitti affondati nella giurisdizione di Venezia".

In quegli anni viene a determinarsi anche la sorte della carcassa del *Sella*, infatti la nuova Marina Militare, non avendo alcun interesse al recupero di uno scafo spaccato in due e che, in ottemperanza a quanto disposto dall'art.58 del Trattato di Pace fra l'Italia e le Potenze Alleate ed Associate (sottoscritto a Parigi il 10 Febbraio 1947) sarebbe comunque destinato alla demolizione, decide la sua alienazione tramite asta, che verrà successivamente aggiudicata alla società veneziana Navalcost. Con foglio datato 14.12.1949, protocollo 120129, il Ministero della Difesa-Marina, Direzione Generale delle Costruzioni Naval e Meccaniche, comunica alla Navalcost, società a responsabilità limitata con sede in Venezia-Sant'Elena, che a seguito dell'offerta di 1 200 000 Lit, la stessa è rimasta aggiudicataria provvisoria della vendita, che diverrà definitiva all'atto di approvazione del contratto e delle sue clausole. L'ingegner Arminio Müller, amministratore dell'azienda, cerca di organizzarsi nel più breve tempo possibile per la ricerca del relitto, probabilmente essendo venuto a conoscenza della sua vera posizione, che dista oltre 20 miglia dal punto stimato dalla Marina⁽⁶⁾ a seguito di quanto dichiarato dal comandante Cini dopo l'affondamento.⁽⁷⁾

La stampa locale dell'epoca attribuisce il fortuito ritrovamento del cacciatorpediniere a un motopeschereccio chioggiotto, che nel giugno 1949 aveva incagliato le reti in un relitto sconosciuto, il quale, ispezionato per la prima volta dal capo palombaro Nello del Grande,⁽⁸⁾ si rivelò essere proprio

(6) U.S.M.M., *Navi perdute*, tomo I (Navi militari), Roma, 1951, (La Marina italiana nella seconda guerra mondiale, vol. II).

(7) U.S.M.M., *La Marina dall'8 settembre 1943 ...*, cit., p. 72.

(8) Nello del Grande, di Lucca, appartiene alla grande scuola dei palombari toscani; egli fu uno dei "re della grande profondità" della nostra Marina, raggiunse infatti i 96 metri con lo scafandro normale.

il *Sella*. L'accuratezza della determinazione del punto, che venne registrato per la prima volta nel già menzionato foglio di Marinarsen del 15 maggio 1953, lascia supporre che lo stesso sia stato accuratamente rilevato in condizioni di ottima visibilità da unità della Marina Militare, sebbene la posizione corrispondente al troncone di prua venga definita come "motozattera in ferro".

Nel frattempo, pur essendo a conoscenza delle coordinate del *Sella*, l'ingegner Müller, imprenditore ma non uomo di mare, consci delle difficoltà della ricerca e del recupero di un relitto situato in mare aperto a circa 11 miglia dalla costa, si associa con il comandante Bruno Rocca di Venezia, marinaio e aviatore, persona esperta di questo tipo di operazioni, conosciuto per aver contribuito con successo alla spedizione organizzata dalla impresa Scavone il 23 aprile 1952 per rintracciare i resti della regia nave *Amalfi*, affondata al centro dell'Adriatico,⁽⁹⁾ e per aver precedentemente effettuato alcuni recuperi di naviglio alleato sulle spiagge della Normandia, dove era solito recarsi pilotando personalmente il suo piccolo aereo.

Col ritrovamento della carcassa della nave si riaccende anche l'interesse dei veneziani per una vicenda che solo gli echi della guerra e gli avvenimenti successivi, fino alla ricostruzione del Paese, avevano momentaneamente fatto dimenticare. La lettura delle cronache dell'epoca evidenzia, infatti, il fortissimo interesse della gente nel voler conoscere quante effettivamente fossero le persone imbarcate sul *Sella*, nel voler sapere se all'interno fossero ancora imprigionati cadaveri. Ora che il relitto era stato localizzato, si sperava finalmente di avere una verifica degli eventuali resti.⁽¹⁰⁾

Organizzazione e predisposizione dei mezzi di recupero

Fin dal momento del ritrovamento della carcassa del *Sella*, la ditta Navalcost procede nella pianificazione dell'impresa che, da un primo esame della situazione appare facilmente realizzabile. Il cacciatorpediniere *Quintino Sella* è una nave costruita dai cantieri Pattison di Napoli, varata nel 1928 con un dislocamento di 935 t, una lunghezza di 84,9 m e una larghezza di 8,62 m; l'apparato motore è costituito da turbine Parsons per una potenza complessiva di 36 000 hp, alimentate da tre caldaie Thornycroft ingranate su due assi elica; l'armamento comprende quattro cannoni da 120 mm in impianti binati sul castello di prua e a poppa, quattro mitragliere a.a. e, solo originariamente, quattro tubi lanciasiluri da 533 mm, poi ridotti a due a se-

(9) Cfr. D. Pellegrini e P. P. Zagnoni, "L'ultima crociera della R.N. *Amalfi*", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, sett. 1991.

(10) Cfr. Gastone Geron, "Quanti uomini del Sud dormono nel relitto del *Sella*?", *Il Gazzettino*, 10 gennaio 1956.

guito della sistemazione in coperta delle invasature per il trasporto dei mezzi d'assalto.⁽¹¹⁾

La carcassa, ridotta in due tronconi separati al livello della plancia, consente sicuramente un sollevamento facilitato dal minor peso complessivo di ogni singola parte; essa giace su un fondale tra i 23 ed i 24 m nella posizione lat. 45° 17' 15" N, long. 12° 34' 40" E.

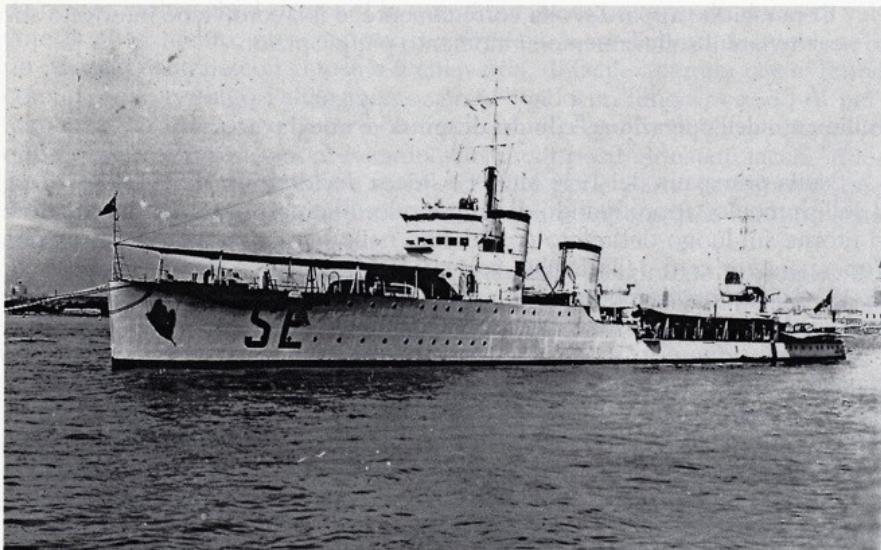
La modalità di recupero, scelta in base alle condizioni del relitto e alla profondità in cui si trova, è quella del sollevamento separato dei due tronconi mediante cilindri di spinta, con il successivo rimorchio in porto presso il cantiere predisposto dalla Navalcost alla Giudecca-Sacca Fisola, ove le parti verranno alate e demolite. Tale sistema prevede l'affondamento per allagamento, presso il relitto, di cassoni metallici di opportune dimensioni e di forma pressoché cilindrica che, dopo il loro aggiogamento alla carcassa tramite cavi d'acciaio, vengono esauriti dell'acqua introdotta per affondarli mediante l'immissione di aria compressa, con un sistema di manichette flessibili collegate a compressori in superficie.

La soluzione dei cilindri di spinta comporta, peraltro, una certa predisposizione del sito in cui questi devono essere collegati e richiede, inoltre, che il relitto venga sollevato in modo da non danneggiare gli stessi cilindri.

Dal momento dell'individuazione del relitto, infatti, la Navalcost effettua una serie di immersioni di ricognizione sul *Sella*, per individuare la migliore dislocazione dei cilindri e per provvedere allo scavo di fori sotto lo scafo che permettano il passaggio in tutta la larghezza della carena di braghe d'acciaio, da fissare ai cilindri in un secondo tempo. Quest'operazione è compiuta dai palombari della Navalcost: è un lavoro preliminare che non si rivela facile come nelle previsioni, in quanto lo scavo dei fori alla profondità di 23 metri, con l'impaccio della vestizione da palombaro, richiede numerosi interventi alternati da diverse ispezioni allo scafo nei punti in cui si individuano brandelli di uniformi ed ossa umane.

Va precisato che, dai reperti rinvenuti, è difficile sapere quale fosse il numero esatto delle persone rimaste prigionieri del *Sella*; dai resoconti di Rocca e Müller, infatti, si è venuti a conoscenza unicamente del ritrovamento di un certo quantitativo di ossa in tempi e periodi diversi, perché gli stessi non hanno mai tenuto un'inventariazione precisa dei reperti via via recuperati. Nel frattempo l'ingegner Müller rimane in continuo contatto con Marinarsen, per ottenere la fornitura di quattro cilindri di spinta della capacità di sollevamento di circa 250 t ciascuno, che però al momento sono già a Taranto. La loro disponibilità viene data comunque solo nell'autunno del 1955, quando viene completato anche lo scavo dei fori per il passaggio

(11) Anche una delle turbine Parsons venne successivamente sostituita, per sperimentare la turbina Belluzzo, di costruzione e progettazione italiana.



Il cacciatorpediniere *Quintino Sella* alla boa in bacino San Marco a Venezia, visto 3/4 di prora a sinistra.
(Foto Museo Storico Navale di Venezia)

delle braghe d'acciaio sotto la carena; si decide quindi, per abbreviare i tempi, di procedere al completamento dell'operazione nonostante la cattiva stagione in arrivo, contando di affondare i cilindri posizionati sul relitto, per poi aspettare le giornate migliori per il recupero.

Così, in una limpida e tranquilla giornata invernale, uno strano corteo esce dalla darsena grande dell'Arsenale di Venezia, avviandosi verso la bocca di porto del Lido; ne fanno parte due rimorchiatori della Marina trainanti ognuno due cilindri d'acciaio galleggianti, della lunghezza di 20 m ciascuno. I due rimorchiatori sono preceduti da un trabaccolo in cui si trovano il comandante Rocca, l'ingegner Müller e i palombari. Ben presto si raggiunge la posizione segnalata, 11 miglia a est-sud-est dal Passo di Lido. Si dispongono i mezzi a filo vento, in modo da far coincidere i cilindri con la verticale del troncone poppiero del *Sella*. Il trabaccolo con i palombari si posiziona subito dietro ai cilindri – che vengono collegati a cime di una lunghezza idonea a consentire eventuali piccoli spostamenti – e si dà così inizio all'operazione di affondamento.

Si procede per ordine, aprendo le valvole di un cilindro e poi degli altri, finché tutti, uno ad uno, vengono affondati, due sulla sinistra e due a dritta, mentre i palombari verificano l'esatta ubicazione degli stessi affinché non possano subire danneggiamenti.

L'operazione appare svolta correttamente, e il lavoro viene interrotto solo per rinviare il sollevamento al momento più propizio.

Fallimento dell'operazione "cilindri di spinta" e nuovi tentativi

Nella primavera del 1956 Müller e Rocca decidono finalmente di tentare il sollevamento, approfittando di un periodo di tempo sereno e stabile. Così si ritorna sul luogo del relitto confidando nella buona preparazione di tutta l'operazione e certi della facilità con cui ben quattro cilindri, della capacità di 250 t ciascuno, avrebbero sollevato il troncone poppiero del *Sella*, di un peso nettamente inferiore.

La delusione e lo sconforto si impadroniscono però degli uomini della Navalcost quando, durante l'operazione di svuotamento dei cilindri mediante immissione di aria compressa, i palombari si accorgono che dai fondelli delle testate degli stessi inspiegabilmente fuoriesce aria, anzi notano la presenza di deformazioni che non permettono più la tenuta stagna dei manufatti. Purtroppo, tutta l'operazione deve essere sospesa, i cilindri vengono recuperati e riconsegnati dall'ingegner Müller a Marinarsen, dove si provvede alla messa a secco e alle successive riparazioni.

Le perizie dell'epoca⁽¹²⁾ hanno poi dimostrato che i danni si erano verificati a seguito dell'implosione dei fondelli dei cilindri e alla parziale schiatura delle paratie di due comparti laterali. Questi ultimi, delimitati ciascuno da un fondello e da una paratia, erano progettati per rimanere stagni al momento dell'allagamento del comparto centrale, e dimensionati in modo tale da assicurare al cilindro allagato un assetto neutro o leggermente negativo, così da poterne controllare la discesa e facilitarne gli spostamenti sul fondo. Il lungo periodo in cui i cassoni erano rimasti immersi presso il sito del relitto – dall'inverno alla primavera successiva – aveva contribuito alla deformazione delle strutture, dovuta con ogni probabilità alle continue variazioni di pressione provocate dal passaggio di grosse onde durante le mareggiate invernali.⁽¹³⁾ I cilindri infatti erano stati collaudati staticamente per venire affondati in questo assetto ad una profondità non superiore ai 25 m. È

(12) In modo particolare è stata approfondita la perizia effettuata dall'ingegner Arturo Antonini (nonno materno dell'autore Danilo Pellegrini), perito di parte nella vertenza Marinarsen - Navalcost.

(13) In merito alle altezze raggiungibili dalle onde in alto Adriatico, cfr. A. Stefanon in "Sedimentologia del mare Adriatico: rapporti tra erosione e sedimentazione olocenica", *Bollettino di Oceanologia*, vol. 2°, n. 4, p. 282: "... quest'ultime possono raggiungere con una certa facilità periodi di 11 secondi ed altezze impensate: la piattaforma oceanografica del C.N.R. sita 8 miglia al largo di Venezia su di un fondale di 16 metri, ha recentemente subito gravi danni per ondate che devono aver raggiunto i 12 metri d'altezza, durante una fortissima mareggiata di scirocco ..."

da notare inoltre che i comparti in questione, pur non essendo dotati di valvole di allagamento, presentavano sui fondelli passi d'uomo di ispezione e un portello centrale con chiusura a chiavarda, di facile apertura che avrebbe comunque consentito l'allagamento, prevedendo un lungo periodo di permanenza sul fondo. Si rileva inoltre che, pur avendo evitato tali danni in questa fase operativa – non essendo stati predisposti gli usuali tacchi in legno sagomati, da interporre fra scafo e cilindro per evitarne la deformazione al momento della messa in forza – difficilmente l'operazione sarebbe stata coronata da successo.

Questa situazione genera una vertenza sulle reciproche responsabilità tra Marinarsen e Navalcost, in quanto l'ingegner Müller rimane nella convinzione che i cilindri fossero difettosi fin dal principio, nonostante le perizie evidenzino il contrario.

Sta di fatto che la situazione non progredisce e la stagione buona è già iniziata. Müller e Rocca pensano di impiegare, in sostituzione dei cilindri, alcuni palloni pneumatici, ossia camere d'aria simili a grossi paracadute, costruiti con materiale di tela gommata, progettati dallo stesso Müller e realizzati dal personale della Navalcost.

Il sistema è abbastanza semplice e non richiede l'assistenza di grandi mezzi, ma è necessario collaudarlo, per verificare la tenuta del materiale ed evitare spiacevoli sorprese una volta messo in galleggiamento il relitto.

Si provvede quindi a liberare una caldaia dalle selle del basamento, per poi imbragarla con cavi d'acciaio; l'involucro di tela viene racchiuso e protetto da una capiente rete di canapa in modo da irrobustirne la tenuta ed evitare lacerazioni.

Il giorno 19 ottobre 1956 tutto è pronto per la prova: i palombari collegano facilmente il pallone all'imbrago della caldaia, del peso di 50 t, quindi, tramite apposite manichette facenti capo a compressori in superficie, iniziano il gonfiamento, rapido, finché, poco a poco, come un paracadute che funziona alla rovescia, il pallone comincia ad esercitare una notevole trazione sull'imbrago della caldaia, che accenna quasi a muoversi dalla sua base poi, avendo tolto i palombari alcuni cavi e ferraglia varia che impediscono la libera evoluzione del pezzo, il pallone comincia a decollare verso la superficie trascinandosi dietro la caldaia.

In un ribollire di schiuma il pallone emerge dall'acqua con soddisfazione di tutti i presenti, fermando il pezzo recuperato appena al di sotto della superficie. Con i pochi mezzi a disposizione si decide così di rimorchiare il pallone, con sospesa al di sotto la caldaia, fin dentro il porto nei pressi della Marittima, per poi sollevarla con l'aiuto di un pontone-gru in prossimità del cantiere di Sacca Fisola.

La buona riuscita dell'esperimento dà fiducia alla Navalcost, tanto che Müller e Rocca decidono di ordinare ad alcune ditte del settore un certo numero di teli gommati per la costruzione dei palloni necessari al recupero del-

l'intero troncone poppiero.

Avendo a disposizione un solo pallone, per guadagnare tempo, dirigenti della Navalcost decidono intanto di recuperare l'intera plancia di comando, che con l'esplosione del siluro era stata proiettata in aria ed era totalmente separata dallo scafo. Nel corso di tali operazioni vengono individuati indumenti e ossa umane, sparse, che i palombari recuperano per poi deporle in apposite cassette zincate.

Ciò che entusiasma maggiormente è il recupero del cofano portabandiera, sormontato da un gruppo scultoreo in bronzo con all'apice la figura di un'aquila che stringe fra gli artigli un piccone alpino e una corda, raffiguranti gli emblemi del Club Alpino Italiano. Il bellissimo gruppo scultoreo appartiene alla famiglia del ministro Quintino Sella, grande appassionato di montagna e fondatore del C.A.I. stesso,⁽¹⁴⁾ era stato donato dai parenti dello statista e scienziato in occasione del varo del cacciatorpediniere.⁽¹⁵⁾

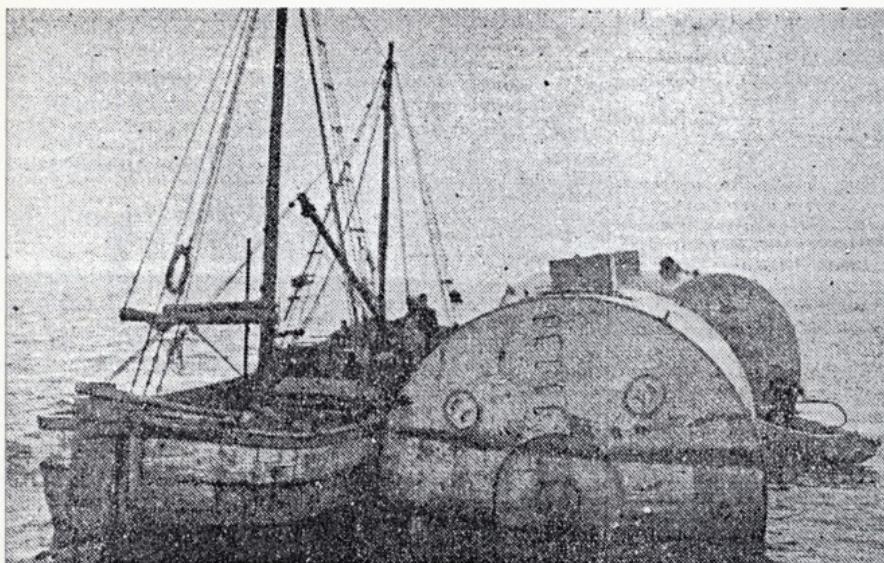
Intanto, anche la plancia è imbragata e il pallone viene collegato allo stesso imbrago: tutto sembra procedere per il meglio, come in occasione del recupero della caldaia. I compressori provvedono, attraverso le manichette, al rifornimento d'aria del pallone, che si gonfia poco a poco, fino a quando tutto l'insieme si innalza verso la superficie. Purtroppo il peggio sta per arrivare: infatti, nelle operazioni di agganciamento, l'involucro telato ha subito alcune piccole lacerazioni, che la pressione dell'aria ha poi dilatato, e la plancia, che già era in quota, trascina verso il fondo il pallone da cui fuoriesce molta aria.

I palombari assistono impotenti, senza aver alcuna possibilità di correg-

(14) Il ministro Quintino Sella nacque a Sella di Mosso (Vercelli) nel 1827 e morì a Biella nel 1884. Fu statista e scienziato insigne; ebbe il grande merito di riportare in pareggio il bilancio dello Stato; inventò la cernitrice elettromagnetica e si interessò di cristallografia.

(15) Il cofano è costituito da un basamento in mogano di forma parallelepipedo che misura 16 cm in altezza e 50 in lunghezza. Nel senso della lunghezza scorre una cassetta contenente la bandiera. Nella faccia anteriore del cassetto è applicata una targhetta in bronzo con incise le seguenti parole: "Col gran nome patrono dell'Alpe tutrice rifulga sui dominati mari speranza d'Italia". Il basamento sostiene un gruppo in bronzo alto 53 cm rappresentante una nave romana sormontata da un ampio fregio con scudostellato e medaglione con l'effigie di Quintino Sella. Ai lati del fregio sono due figure rappresentanti un legionario romano e una donna recante una fiaccola, immagini rispettivamente della Forza e della Sapienza. Al sommo del fregio centrale poggia un'aquila che stringe fra gli artigli un piccone alpino e una corda, simboli del Club Alpino Italiano. Insieme con la bandiera e col cofano, dalla famiglia Sella furono donati al cacciatorpediniere anche una statuetta di Quintino Sella e una targa con inciso un brano del testamento del grande statista, che fu sistemata sulla murata di dritta della tuga poppiera.

Da ricerche effettuate dagli stessi autori, a seguito di richiesta dell'allora Capo dell'U.S.M.M., capitano di vascello Antonio Severi (al quale si era rivolto il Capo di Stato Maggiore), si è accertato che il prezioso gruppo bronzo, già in possesso dell'ingegner Müller, alla morte di questi pervenne per eredità ai nipoti assieme ad altri reperti provenienti dal *Sella*. Attualmente si troverebbe negli Stati Uniti.



I cilindri di spinta e il trabaccolo sul luogo di affondamento del *Sella*. (Foto *Il Gazzettino*)

gere la situazione. La plancia si adagia sul fondo, capovolta a poca distanza dal troncone di poppa, e il pallone con l'imbrago rimane sospeso, ma semi-sgonfio. Non resta che sospendere tutta l'operazione, con grave disappunto dell'ingegner Müller, che conta molto, anche sotto il profilo economico, nel recupero del pezzo.

Le ormai ingenti esposizioni finanziarie della Navalcost determinano un arresto dei programmi, trasformando le operazioni di recupero in sporadiche "incursioni" dei palombari finalizzate al recupero di piccoli oggetti.

Purtroppo, durante il corso di una di queste immersioni, succede una disgrazia: a un palombaro, in fase di svestizione sulla scaletta del trabaccolo, viene tolto l'elmo prima che fosse completamente salito a bordo, quindi perde l'equilibrio, precipitando in acqua con lo scafandro aperto e muore annegato; siamo sul finire dell'annata 1956 e tutte le operazioni vengono sospese.

Il bilancio di tutta l'operazione è misero: il *Sella* ha restituito un numero non ben definito di ossa umane, una caldaia, il cofano portabandiera e qualche altro oggetto appartenente alla mensa ufficiali, tutte cose pagate a un prezzo molto alto dalla Navalcost, che deve mettere in conto anche la perdita di un uomo. Müller non può che decidere la sospensione dei lavori.

Nuove prospettive e ulteriori tentativi di recupero del *Quintino Sella*

A seguito della sospensione dei lavori di recupero, l'ingegner Müller si trova a dover sopportare le pesanti conseguenze economiche di un'operazione senza utili ed è costretto a superare alcuni momenti difficili; ma continua a rivendicare, nei confronti di Marinarsen, un risarcimento danni dovuto al mancato impiego dei cilindri di spinta.

Il tempo comunque scorre inesorabile, e anche l'operazione di recupero del *Sella* sembra ormai non interessare più nessuno.

Si arriva così verso la fine degli anni Sessanta, quando anche a Venezia sorgono i primi gruppi e associazioni sportive subacquee, e in sostituzione dell'ingombrante scafandro da palombaro comincia ad essere diffuso tra gli appassionati di immersione l'autorespiratore A.R.A. In questo ambiente, del quale fanno parte anche insigni studiosi, come il professor Antonio Stefanon⁽¹⁶⁾ e persone di spicco come il dottor Michele Da Campo,⁽¹⁷⁾ matura il desiderio di ritrovare i resti dello storico cacciatorpediniere, che nessun subacqueo ha mai visto finora, salvo alcuni palombari quasi due decenni prima.

Le ricerche corrono su due binari paralleli, all'insaputa dei protagonisti. Danilo Pellegrini, allora sommozzatore sportivo, riesce a reperire, con l'aiuto dell'allora maggiore di Porto Renato Azzarini,⁽¹⁸⁾ il già citato foglio di Marinarsen, relativo ai "relitti affondati nella giurisdizione di Venezia", che riporta le coordinate del relitto; contemporaneamente Roberto Rotelli, già al tempo sommozzatore professionista, contatta l'ingegner Müller, il quale gli indica la posizione del *Sella* mediante rilevamento e distanza dalle dighe foranee.

Rotelli, proprietario di un peschereccio appositamente attrezzato per questo tipo di operazioni, inizia in proprio le ricerche, ma con esito negativo. I radar all'epoca installati su piccole unità, non sono infatti in grado di battere a 11 miglia di distanza punti certi lungo la costa bassa e sabbiosa, per ottenerne un luogo di posizione.

Danilo Pellegrini, non provvisto di apparecchiature adeguate, per avere un aiuto, fornisce le coordinate del relitto all'amico Antonio Stefanon, appassionato e valente subacqueo nell'ambito dello stesso sodalizio sportivo e ri-

(16) All'epoca del ritrovamento del *Sella*, il professor Antonio Stefanon era ricercatore del C.N.R. presso l'Istituto di Biologia del Mare di Venezia. A lui si devono molti dei più importanti studi sull'ambiente marino adriatico e soprattutto sui *beachrocks*; ora il professor Stefanon è ordinario presso l'Università degli Studi di Venezia.

(17) Il dottor Michele Da Campo, ex sottotenente medico presso il Comando del Battaglione N.P. della X Flottiglia M.A.S., è stato uno dei soci promotori del club subacqueo *San Marco* di Venezia ed è tuttora specialista di medicina sportiva.

(18) Il comandante Azzarini era all'epoca il capo sezione della Proprietà Navale della Capitaneria di Porto di Venezia.



Un vassoio, facente parte del corredo della mensa ufficiali del cacciatorpediniere *Quintino Sella*.

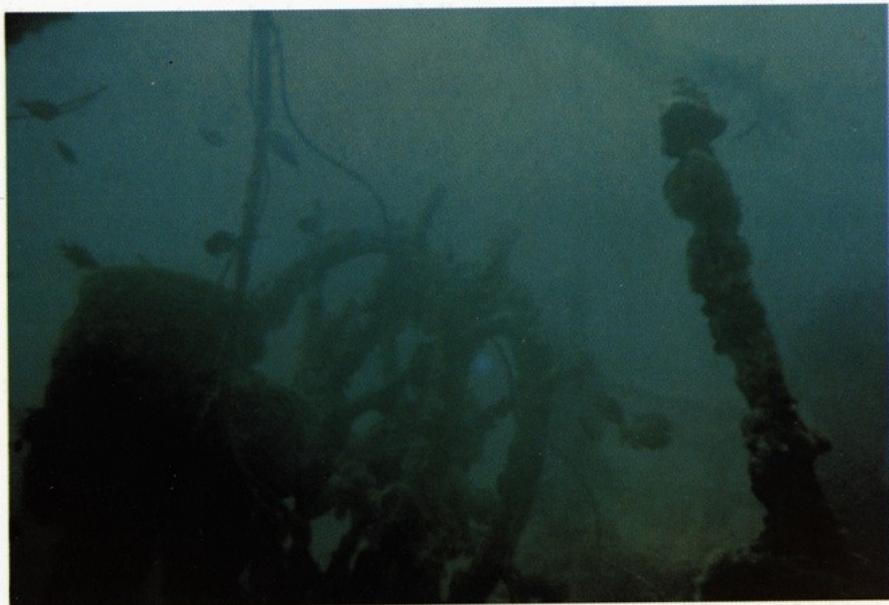
cercatore del Consiglio Nazionale delle Ricerche, che opera frequentemente in quella zona.

Le ricerche vengono facilitate dalla recente installazione della piattaforma oceanografica *Acqua Alta*, una struttura in acciaio alta oltre 15 m, a poco più di tre miglia dalla posizione del relitto. È proprio il professor Stefanon che, utilizzando il *side scan sonar* per i suoi studi sulle formazioni rocciose denominate *beach rocks*,⁽¹⁹⁾ rintraccia lo scafo del *Quintino Sella*, sul quale conduce gli amici Michele Da Campo e Danilo Pellegrini.

Si riaccendono così nuovi interessi attorno al relitto, tali da far considerare anche la possibilità di ritentare il recupero. Anche la stampa locale dà ampio risalto alla questione nel trentennale dell'evento, pur riprendendo i vecchi motivi di discussione, soprattutto quello della grande perdita di vite umane nel sinistro.⁽²⁰⁾

(19) I *beachrocks* sono affioramenti calcarei lastriformi del fondo marino, tipici della zona di mare dell'alto Adriatico. Cfr. A. Stefanon in *The role of beachrock in the study of the evolution of the Northern Adriatic sea*, Venezia, 1969.

(20) Cfr. Orazio Carrubba, "Una tragedia di trent'anni orsono - agguato davanti al Lido" *Il Gazzettino* 11 settembre 1973.



La timoneria poppiera del *Quintino Sella*, fotografata al momento del ritrovamento del relitto, nel 1973.

A questo punto avviene l'incontro fra Rotelli e Pellegrini che, uniti dal medesimo interesse, costituiscono una piccola impresa di lavori marittimi e decidono di provare a realizzare quello che non era riuscito alla Navalcost. Il 24 settembre 1973 stipulano un accordo di collaborazione con l'ingegner Müller – che nel frattempo aveva messo in liquidazione la sua società – per recuperare le parti e i materiali di maggior valore del *Sella* e per la loro successiva vendita, lasciando all'ingegnere una quota sugli eventuali guadagni.

Per Müller è un felice ritorno all'obiettivo primario, ora che, a distanza di tanti anni, e in età avanzata, può contare sull'apporto di forze nuove e soprattutto può cercare di ripianare le ultime pendenze economiche.

In tempi molto stretti la Capitaneria di Porto di Venezia, con prot. 20234 in data 28 settembre 1973, autorizza Danilo Pellegrini e Roberto Rotelli, per conto della Navalcost al recupero del cacciatorpediniere *Quintino Sella*, con varie prescrizioni, riguardanti in modo particolare l'impiego degli esplosivi da utilizzarsi per dividere il relitto in più sezioni. L'autorizzazione ha validità fino al 30 novembre 1973, con l'accordo tacito di un rinnovo.

Così, anche per far fronte al limitato periodo di autorizzazione, Pellegrini e Rotelli, con l'ausilio di un peschereccio e di piccole e veloci imbarcazioni, danno subito inizio a un nuovo tentativo.

Ma ora il racconto della vicenda può essere lasciato alle parole del comandante Pellegrini: (21)

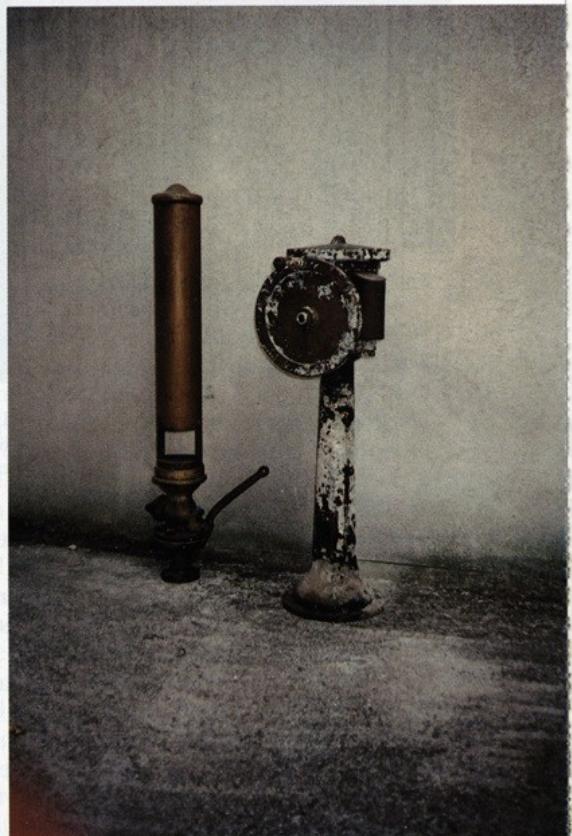
Si è data precedenza allo smontaggio ed al recupero di tutte le parti che potessero ricordare inequivocabilmente la loro appartenenza all'unità, come la timoneria principale idraulica, completa della ruota del timone con il nome della nave, cantiere ed anno di costruzione; il telegrafo di macchina in plancia ed i ripetitori di macchina e caldaia; la timoneria ausiliaria, meccanica, corredata di due grandi ruote coassiali; la chiesuola della bussola magnetica; fischio e sirena a vapore; la corona reale e fregio di poppa in fusione di bronzo ed altro materiale e dotazioni varie. Si è passati successivamente all'interno della nave, allora in buono stato di conservazione, prelevando varie pertinenze di bordo e, dalle riposterie, gran parte del vasellame della mensa ufficiali in ottone placcato argento; non si sono mai rinvenute piastrine di identificazione o resti umani. È stato recuperato un rilevante quantitativo di metalli non ferrosi costituito da tubolature in rame e valvolame in bronzo di più facile accessibilità, in coperta o in prossimità del grande squarcio in corrispondenza del locale caldaie, avendo i siluri spezzato la nave in due tronconi. A mezzo di cariche esplosive abbiamo tagliato gli assi portaeliche e relativi cavalletti ed eseguito un'intera sezione della nave in corrispondenza degli ultimi otto metri della poppa, allo scopo di rendere accessibili, sollevando il troncone, le due eliche imprigionate per il cedimento delle

(21) Dalla relazione inviata da D. Pellegrini nel 1990 a Compamare Venezia a seguito di richiesta di informazioni da parte dell'U.S.M.M. sul recupero.



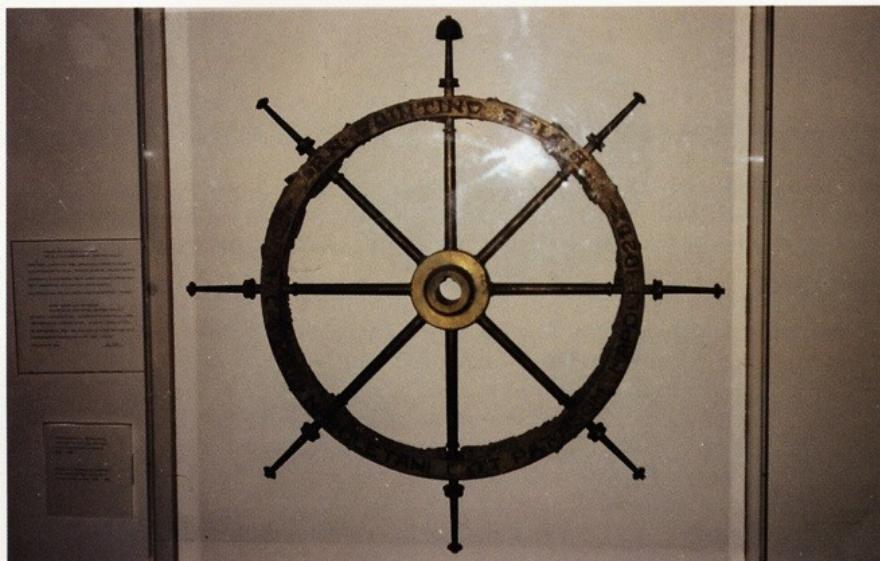
Una fase del recupero nell'anno 1973: viene issata a bordo del peschereccio *G. Battistoni* una cassa a tenuta stagna.

strutture dell'estrema poppa. Rimandiamo così alla stagione successiva l'operazione di sollevamento della sezione così ottenuta e delle eliche, avendo nel frattempo commissionato ad un cantiere i cilindri di spinta necessari, ma intanto provvediamo ad aprire due varchi, il primo in sala macchine in corrispondenza del condensatore di sinistra per il cui sollevamento si rendono necessari i cilindri ed il secondo per consentire l'accesso alla Santa Barbara dove si trovano le rastrelliere dei bossoli da 120 mm che abbiamo per la gran parte recuperati, dopo averne scaricato in mare a fianco del relitto, le cariche di lancio. Tale operazione è l'ultima della prima stagione di lavori, in quanto l'autorizzazione scade al 30 novembre 1973. Successivamente, anche a seguito della mia richiesta di rinnovo, la Capitaneria di Porto di Venezia ci comunica con nota 19 febbraio 1974 che la suddetta autorizzazione non può più essere rinnovata poiché il contratto stipulato in data 23 dicembre 1949 dalla Navalcost non era più valido per inadempienza di quest'ultima, come comunicato alla stessa Navalcost con dispaccio n° 132512 in data 17 dicembre 1960 da Maricost-Roma. Tale notizia ci lascia in grave imbarazzo sia nei confronti di Müller che aveva definito con noi un accordo contrattuale, sia con Compamare Venezia che aveva già rilasciato una prima concessione ignorando la vertenza Navalcost-Ministero; inoltre io e Rotelli abbiamo costituito con notevoli spese un'organizzazione di mezzi e personale che deve essere sostenuta da conseguenti ricavi, per cui la sospensione dell'attività significa dover rivolgere tutte le nostre forze verso altri lavori. Nel settembre 1974 inoltre comunque un'istanza al Ministero della Difesa-Marina,



Il fischio a vapore e il telegrafo di macchina del *Sella*.

Il cacciatorpediniere Quintino Sella



Sopra: Il timone di plancia del *Quintino Sella*, conservato presso il Museo Storico Navale di Venezia.
Sotto: Il nome "Q. Sella", conservato presso il Museo Storico Navale di Venezia.





Copribitta, corona reale e corona sormontante l'asta portabandiera del cacciatorpediniere *Quintino Sella*.

Direzione Generale delle Costruzioni Navali e Meccaniche (Maricost), per la stipula di un nuovo contratto di vendita del relitto, istanza che non ha mai trovato riscontro. Nel corso dello stesso anno, avendo personalmente fatto notare la facilità da parte di terzi di potersi impossessare di materiale esplosivo-abbondante nel relitto e nei suoi pressi, il nucleo S.D.A.I. inviato da Maridipart Ancona, ne ha eseguito la bonifica facendo brillare numerose cariche con la conseguenza di indebolire ulteriormente le strutture della nave in modo tale che la torre binata da 120 mm di poppa si è inclinata di 45° ostruendo così parzialmente e rendendo pericoloso l'accesso all'interno dei locali di poppa. Eliche e condensatori benché pronti al recupero, unitamente alla sezione di poppa e all'intera plancia, vengono abbandonati, mentre il nucleo S.D.A.I. durante i lavori per il brillamento dell'esplosivo provvede a recuperare il nome della nave asportando la lamiera di murata di sinistra dove lo stesso si trova infisso. Parte del materiale recuperato, tra cui la ruota del timone con il nome dell'unità e la chiesuola della bussola sono stati da me donati al Museo Storico Navale di Venezia dove sono ora esposti al pubblico assieme alla sezione di fiancata con il nome in lettere di bronzo «Q. Sella» recuperato dal gruppo S.D.A.I., mentre altro materiale, a ricordo dell'impresa, è conservato dagli eredi di Roberto Rotelli nel frattempo deceduto.

Conclusioni

Come abbiamo detto nella premessa, questo breve saggio è rivolto a tutti coloro che, in qualche modo, hanno avuto a che fare con il *Quintino Sella*: in modo particolare, oltre ai superstiti ancora viventi, che sul finire degli anni Ottanta hanno partecipato al 45° anniversario dell'affondamento,⁽²²⁾ ci si rivolge a quelle persone che hanno potuto constatare direttamente, visitando la carcassa, lo stato di conservazione della nave, e si sono posti quesiti ai quali non hanno saputo dare una risposta. Fra questi c'è Lino Pellegrini, scrittore, giornalista ed esploratore subacqueo che, in un articolo apparso su un quotidiano di alcuni anni fa, parlò di una "nave fantasma in fondo all'Adriatico",⁽²³⁾ lui che su quella nave aveva navigato in Egeo durante l'estate 1940, come corrispondente di guerra.

C'è poi chi, ancora oggi, scopre improvvisamente il *Sella* ed esprime teorie sul numero degli scomparsi,⁽²⁴⁾ o chi compie addirittura ricerche per rintracciare lo scafo;⁽²⁵⁾ insomma la storia di questo relitto pare proprio non avere fine.

D'altra parte la grande quantità di subacquei che visita tutti gli anni quelle lamiere sul fondo dell'Adriatico, 11 miglia a est-sud-est dal Passo di

(22) Cfr. *Il Gazzettino*, 12 settembre 1988 ("Ora c'è una croce in fondo al mare accanto al relitto del Quintino Sella"). L'11 settembre 1988 sul luogo di affondamento del cacciatorpediniere *Quintino Sella* è stato celebrato il 45° anniversario dell'episodio a bordo del dragamine *Sandalo* della Marina Militare, alla presenza dei superstiti, dell'ammiraglio Giuseppe Iaccheri, Comandante di Marina Venezia, del prefetto Antonio Trotta e del tenente colonnello Leonardo Mongelli dei *Lagunari*.

(23) Da *Il Giornale* del 24 settembre 1989, "Quella nave fantasma in fondo all'Adriatico": "... A causa dei siluri che spaccarono la nave in due, fra la poppa del Sella ed il centroprua corre un vuoto di circa 120 metri. La poppa più ancora che sfruttata, sembra esplosa. Niente eliche, forse sepolte dalla sabbia. Vi si ravvisano soltanto lamiere, bulloni, cavi, oblò, bombole, catene, travature, aperture di piccoli depositi, radiatori di termosifoni, una riservetta di munizioni: in un caos - ripeto - degno di un sisma. Il centroprua ha una consistenza maggiore, ma non andiamo oltre i tubi, i vetricelli, le scalette, le file di oblò. Il tutto, inclinato sulla sinistra di 45°. ... So già dove vuol giungere il lettore, ma la risposta è negativa: No, resti umani ne ho trovati in altri relitti (per esempio su quello di un sommersibile francese, in acque tunisine), non già sul Sella".

(24) Cfr. Gastone Geron, "Quanti uomini del Sud dormono nel relitto del Sella?", *Il Gazzettino*, 10 gennaio 1956; Orazio Carrubba, "Una tragedia di trent'anni orsono ...", cit.; Sandro Menegazzo, "Ora c'è una croce in fondo al mare accanto al relitto del Quintino Sella", *Il Gazzettino*, 12 settembre 1988; Giorgio Alfine, "Cinquant'anni fa l'affondamento del Quintino Sella", *Il Gazzettino*, 11 settembre 1993; Daniela Ghio, "Anche i relitti sono patrimonio storico", *Il Gazzettino*, 6 marzo 1996.

(25) Cfr. rubrica "Posta" del mensile *Storia militare* n. 30, anno IV, marzo 1996, lettera indirizzata dal signor Pietro Faggioli. In particolare il signor Faggioli fa presente che "l'idea di ricercare quanto rimaneva di quella sfortunata nave, affondata dai siluri della motosilurante tedesca S. 54 il pomeriggio del 11.09.1943, mi venne leggendo un articolo pubblicato sulla sua rivista". (Cfr. E. Bagnasco e F. Petronio, *Un'incredibile crociera ...*, cit.)

Lido, è la dimostrazione di un interesse sempre vivo nei confronti del cacciatorpediniere scomparso.

Purtroppo, non tutti hanno potuto rendersi conto delle condizioni originali del relitto, soprattutto prima del minamento da parte dello S.D.A.I., ma ancora oggi un'attenta ispezione può riservare qualche sorpresa: sono infatti ancora perfettamente visibili, nella parte poppiera, oltre ai cannoni da 120 mm, un impianto binato di tubi lanciasiluri, tubolature per il vapore, valvole e caldaie a cielo aperto, una mitragliera a.a. Oerlikon da 20 mm poggiata sul fondo, vicino alla murata sinistra della nave, un armadio di acciaio ribaltato contenente i caricatori a chiocciola di ricambio, e poi ancora parte della plancia semisommersa dalla sabbia. Addirittura, sotto la murata di dritta, sono tuttora visibili i cavi d'acciaio passati sotto la carena, cavi a cui avrebbero dovuto esser collegati i cilindri di spinta. Nella parte prodiera, inclinata di circa 45° gradi, sono presenti i cannoni binati da 120 mm con le volate piantate nel fango, mentre sotto la prua, nella murata di sinistra, l'ancora è sempre al suo posto, come pure l'argano e qualche altro accessorio.

Per quanto riguarda il numero degli scomparsi, gli scritti giornalistici esprimono pareri e considerazioni diverse: il numero oscillerebbe tra i 200 e i 340 morti. Tale questione è e sarà sempre dibattuta, anche perché di certo si conosce solo che il numero dei deceduti nel ruolo dell'equipaggio era di 27 uomini. Comunque, dando per scontato che furono sicuramente molte le persone che persero la vita nel tragico affondamento, e prendendo atto di quanto hanno riferito Müller e Rocca sui ritrovamenti di ossa all'interno del relitto, si ha ragione di dubitare anche sulle cifre di recente riferite dai giornali, in quanto nessuno di essi riporta nel merito documenti precisi o resoconti circostanziati. Nemmeno i superstiti sono stati in grado di fornire il numero delle persone imbarcate, i nomi e le specifiche sugli scomparsi.⁽²⁶⁾

La questione sembra destinata a rimanere senza soluzione, e il trascorrere del tempo contribuisce a diradare i ricordi, mentre il relitto non ha più nulla da svelare, se non l'aspetto meramente spettacolare di un monumento subacqueo e di struttura ormai integrata nel contesto marino adriatico.

DANILO PELLEGRINI
PIERPAOLO ZAGNONI

(26) Va segnalato in proposito che l'ammiraglio di divisione Carlo Gottardi nel *Bollettino d'Archivio* n. 1-2 marzo-giugno 1988, "Il Convento di S. Anna già Ospedale della Marina Militare", asserisce, in relazione ai naufraghi del *Sella* sbarcati dai piroscafi presso la banchina del Bacino San Marco, che "... la popolazione del Sestiere di Castello accorse tutta sul molo ed a braccia o con mezzi di fortuna in brevissimo tempo trasferì a S. Anna oltre duecento superstiti che poterono così ricevere le prime cure".

Tale specifica sui superstiti potrebbe far supporre che il numero delle vittime fu sicuramente inferiore a quanto indicato dalle varie fonti.

