

NULLA VIRTUS
VERITATE POTIOR

BOLLETTINO D'ARCHIVIO

DELL'UFFICIO STORICO
DELLA MARINA MILITARE

Anno V

settembre 1991



L'ULTIMA CROCIERA DELLA R.N. *AMALFI*

DANILO PELLEGRINO
e
PIER PAOLO ZAGNONI

L'*Amalfi*, incrociatore corazzato di 10.401 tds. viene trasferito verso la fine di giugno 1915 assieme alle altre unità della 4^a Divisione, comprendenti anche la gemella *Pisa*, da Taranto a Brindisi e quindi a Venezia. Lo scopo di tale trasferimento è quello della protezione dell'ala destra del nostro esercito, in quanto ha ormai preso corpo l'ipotesi che la forza navale austro-ungarica con azione coordinata possa, penetrando via mare, accerchiare le linee difensive italiane schierate sul fronte terrestre.

Le navi della 4^a Divisione sono al comando del C.A. Umberto Cagni, uomo che alcuni anni prima aveva portato l'*Amalfi* ed il *Pisa* a distinguersi nell'appoggio degli sbarchi delle forze italiane, durante il conflitto italo-turco del 1911-12 in Cirenaica, in Tripolitania e successivamente nel Mar Egeo con l'occupazione delle Isole del Dodecaneso.

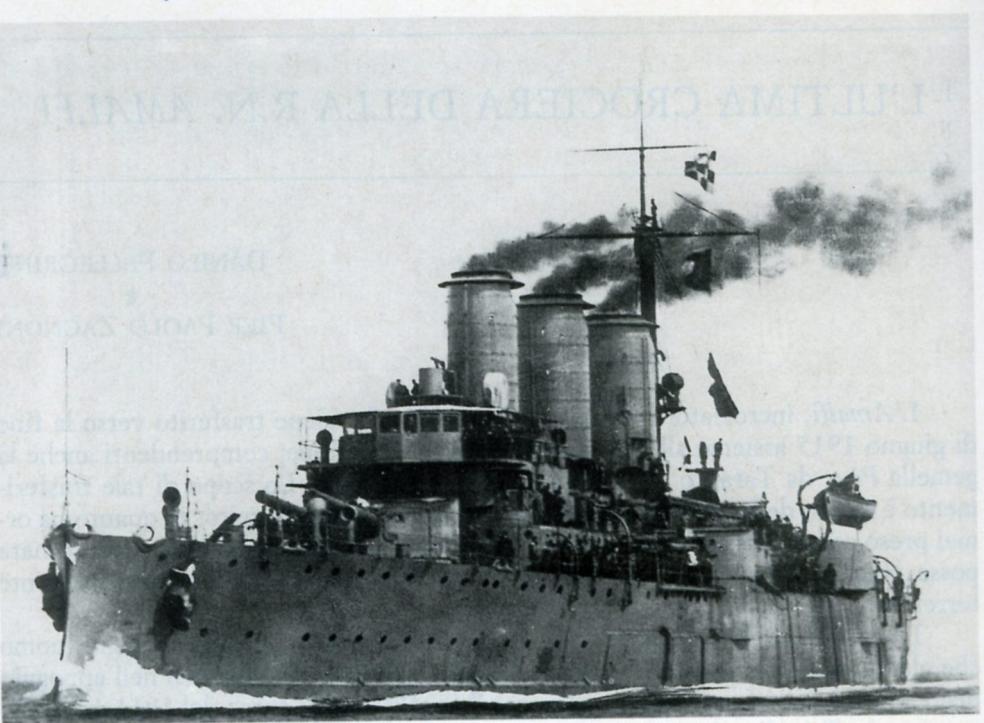
È proprio il C.A. Cagni che organizza e coordina i compiti della 4^a Divisione a Venezia, cosicché, ai primi di luglio 1915, viene ordinata una missione "allo scopo di far percorrere l'Alto Adriatico ad un gruppo di cacciatorpediniere superiore a quello di cui possa disporre il nemico in queste acque e perché questo gruppo possa avere ragione del nemico"; c'è inoltre, la speranza di sorprendere le siluranti che pare abbiano salpato parte degli sbarramenti difensivi della Piazza veneziana. Al gruppo delle siluranti, Cagni affianca l'*Amalfi* con compiti di appoggio, perché, in caso di scontro, le unità italiane siano protette da una forte e veloce unità; poiché, inoltre, l'osservazione aerea compiuta dal T.V. Giuseppe Miraglia ha garantito che le principali unità austriache sono ferme all'ancora nel porto di Pola, Cagni dispone che al ritorno dell'*Amalfi* e delle altre unità, si congiungano ad esse la *Carlo Alberto*, la *Saint Bon*, l'*Emanuele Filiberto*, la *San Marco*, il *San Giorgio* ed il *Pisa* per una breve crociera, avente lo scopo di affermare il nostro potere navale in Adriatico.

Sono le ore 02.00 del 7 luglio 1915 quando il C.V. Giacomo Riaudo, comandante dell'*Amalfi*, ordina di mollare gli ormeggi alle boe di Malamocco per compiere la missione assegnatagli e ritrovarsi nel punto lat. 45°13'N - long. 12°59'E, con le squadruglie dei cc.tt. tipo "Indomito" e "Soldato".

Alla velocità di circa 17 nodi l'*Amalfi* ben presto esce dalla zona di ostruzioni fiancheggiato, a circa 400 metri di distanza al traverso, dalle torpedinieri *Calipso* a sinistra e *Procione* a dritta.

Alle ore 03.24 nel punto lat. 45°09'5"N - long. 12°37'E, l'*Amalfi* accosta a sinistra ed assume la rotta vera di 77° per raggiungere il punto convenuto secondo le istruzioni ricevute.

La notte, purtroppo, è piuttosto chiara, con la luna all'ultimo quarto che per-



La Regia Nave AMALFI (fototeca U.S.M.M.).

mette di distinguere all'orizzonte il fumo dei cacciatorpediniere usciti un'ora prima e diretti verso la costa istriana. Le condizioni sussistenti di bel tempo, dovute all'alta pressione, nella breve notte estiva fanno sì che a bordo dell'*Amalfi* la sorveglianza sia massima, tant'è che tutto il personale è ai posti di combattimento e sono armati tutti i pezzi antisiluranti. Il comandante Riaudo è affiancato dal comandante in seconda C.F. Oreste Leoncavallo, dal pilota De Lorenzi e dall'ufficiale di rotta Bechis ai quali trasmette tutti gli ordini necessari alla sicurezza della navigazione, mentre al direttore viene richiesto di tenere pronte le macchine a sviluppare la massima velocità.

Verso le ore 04.05 il comandante si reca per un controllo nel casotto di rotta da cui esce poco dopo; in tale frangente si compie il destino dell'*Amalfi*, che si trova nella posizione lat. 45°12'N - long. 12°53'5"E.

Sulla sinistra, verso il centro della nave, avviene una forte esplosione, seguita dalla proiezione di un'altissima colonna d'acqua frammista a carbone; il comandante distingue perfettamente la scia di un siluro, facente un angolo di circa 30° da poppa con la rotta della nave e, poiché la scia sembra non avere più di 200 metri di lunghezza, Riaudo suppone che il sommersibile abbia lanciato passando tra la torpediniera *Calipso* e l'*Amalfi*.

Solamente a fine guerra si viene a conoscere, da fonte austriaca, che il siluramento dell'*Amalfi* è avvenuto ad opera del sommersibile U.26 ex germanico UB.14, con intero equipaggio tedesco, al comando del C.C. Heino von Heimburg, lo stesso ufficiale che, al comando del sommersibile U.11 ex germanico UB.15, il mese precedente, e quasi nelle stesse acque, aveva affondato il nostro sommersibile *Medusa*.

Sono le ore 03.48 quando von Heimburg, che si trova in agguato al largo di Chioggia, avvista di poppa una nave che ha la prora sul sommersibile; al periscopio con ingrandimento vede chiaramente la sagoma di una nave della classe "Pisa", inconfondibile per la forma di costruzione. La nave, che sembra governare per circa 70°, è distante ancora due o tre miglia, mentre il sommersibile è fermo per 50°.

L'U.26 accosta allora per rotta parallela, così da poter ben apprezzare la distanza d'attacco, poi, dopo essersi reso conto della velocità di avvicinamento dell'*Amalfi* accosta fortemente a sinistra, col periscopio in affioramento.

La nave, intanto, è già oltre il rilevamento dei 90°, cosicché Heimburg lancia con un angolo d'impatto di circa 60° ad una distanza di circa 400 metri.

Dopo il siluramento, Riaudo fa mettere tutta la barra a dritta per evitare un eventuale secondo siluro e può così constatare che le macchine ed il timone rispondono bene, mentre lo sbandamento della nave non supera i 20°; così ordina una verifica dell'avaria, ancora nella speranza di raggiungere Venezia, ma tale speranza deve altresì essere ben presto abbandonata, perché lo sbandamento aumenta, anche se non rapidamente, mentre l'equipaggio si porta sul lato dritto della coperta.

Il comandante ha modo di rendersi conto che l'*Amalfi* si sarebbe di lì a poco capovolto per cui ordina di fermare le macchine, avvertendo il personale di attendere ordini per gettarsi in mare, visto che la velocità della nave è ancora elevata. Infatti, poco dopo, lo sbandamento sulla sinistra aumenta rapidamente mentre la velocità di avanzamento diminuisce sensibilmente; è a questo punto che Riaudo dà l'ordine di abbandonare la nave che, accostando ancora a dritta, completa in pochi minuti l'abbattuta sul fianco sinistro, facendo emergere completamente l'elica di dritta in movimento. In tale posizione la prora rimane poco più immersa della poppa, mentre già alberi, fumaioli e ponte sono immersi. L'affondamento si compie in tale assetto e con poco risucchio, in cinque minuti, mentre l'equipaggio, alla scomparsa della bandiera, prorompe al grido di "Viva il Re", "Viva l'Italia".

Il disastro è compiuto, ma l'equipaggio, anche in questo momento estremo, rimane tranquillo in attesa dei soccorsi che non tardano, perché subito si avvicinano le torpedinieri di scorta *Calipso* e *Procione*, le quali hanno modo di accogliere a bordo i naufraghi tra cui alcuni feriti e altri morti. Sul luogo giungono intanto anche cacciatorpediniere tipo "Indomito" che evoluiscono rapidamente, circoscrivendo la zona per evitare ulteriori attacchi da parte di sommersibili ed i cacciatorpediniere tipo "Soldato" che collaborano all'opera di salvataggio.

Nel frattempo le torpedinieri *Calipso* e *Procione*, ormai cariche di naufraghi, rientrano a Venezia, rimanendo sul luogo dell'affondamento la squadriglia dei cacciatorpediniere tipo "Indomito", al comando del C.V. Orsini e la squadriglia dei cacciatorpediniere tipo "Soldato" al comando del C.V. Lubelli, le quali, dopo aver assicurato dei segnali sul luogo dell'affondamento, continuano nella ricerca dei naufraghi fino alle ore 07.40, quando giunge a rinforzo anche la squadriglia torpedinieri "P.N." da Venezia. Alle ore 09.00 tutte le squadriglie rientrano a Venezia dopo aver raccolto ancora cinque naufraghi.

Col siluramento dell'*Amalfi* sono periti complessivamente 67 uomini su 719 che si trovavano a bordo, tra cui un ufficiale, il G.M. Giambattista Pellizzetti, scomparso dopo essersi prodigato nell'opera di salvataggio di numerosi marinai.

I superstiti sono stati successivamente inquadrati in due compagnie del 33° Raggruppamento Marina del VII Corpo d'Amata ed inviati in prima linea sul fronte dell'Isonzo.

Immediate ricerche del relitto

Il 2 agosto 1915 viene effettuata la prima missione per la localizzazione del punto di affondamento della R.N. *Amalfi* e per l'esecuzione di scandagli in quel punto. A questa missione prendono parte la squadriglia cc.tt. classe "Soldato" al comando del C.V. Lubelli, due squadriglie di torpediniere "P.N." ed "O.S." al comando del C.C. Amici Grossi ed un idrovolante al comando del T.V. Giuseppe Miraglia.

Il piano d'insieme dell'operazione prevede che, dopo aver rintracciato lo scafo dell'*Amalfi* ed eseguiti gli scandagli, le siluranti assumano per sezioni rotte di ritorno prestabilite, dalla ricostruzione delle quali si possa, per intersezione, determinare il punto di affondamento.

Verso le ore 03.00 del mattino la squadriglia di siluranti e le due squadriglie di torpediniere lasciano la base di Sant'Elena, uscendo a lento moto dal passo di Lido, per poi dirigere con rotta 208° magnetico fino al traverso di Chioggia; da qui la spedizione prosegue alla velocità di circa venti nodi per il punto di affondamento. Il mare è leggermente mosso da est-sud-est, con brezza leggera da scirocco levante; alla distanza di circa venticinque miglia dalla costa le torpediniere assumono una formazione frontale, mentre i cacciatorpediniere assumono in questa fase un compito di protezione e sorveglianza; giunge, nel frattempo, verso le ore 05.00 anche l'idrovolante del tenente Miraglia che inizia l'esplorazione della zona di marea circostante.

Ben preso le torpediniere rintracciano, un miglio più a nord, i segnali lasciati in prossimità dello scafo affondato dalle squadriglie dei cc.tt. classe "Soldato" ed "Indomito", nella tragica giornata dell'affondamento dell'*Amalfi*, e cominciano subito le operazioni di scandaglio sul relitto del quale, malgrado la maretta, s'intravede assai bene la macchia chiara sul fondo.

Poiché un rampino della 6 P.N. fa buona presa sul relitto, viene ancorato vicino al punto di presa un nuovo segnale, costituito da tre murali di quattro metri ciascuno, collegati a triangolo e muniti di legatura a patta d'oca, alla quale si unisce la caluma di un ancorotto da segnali Cerri; al vertice del triangolo si assicura una bandiera rossa alta un metro sul livello del mare.

Con l'operazione di dragaggio effettuata dalle torpediniere si riesce a stabilire che il relitto giace all'incirca nella direzione est-nord-est, ovest-sud-ovest con la prora a est-nord-est; lo scafo non sembra completamente capovolto, ma, almeno a quanto si è potuto scorgere dalla 6 P.N., pare avere una leggera inclinazione verso est-sud-est, con le eliche e gli assi visibili dalla superficie. La minore profondità che si riscontra è di 14,50 metri circa verso il centro dello scafo e di 18 metri circa in prossimità delle eliche; intorno allo scafo, invece, le profondità si aggirano tra i 28 ed i 30 metri di media. Salpando il rampino della 6 P.N. viene recuperata anche la bandiera nazionale che verrà poi consegnata al Comandante in Capo della Piazza veneziana, mentre, nel frattempo giunge il ct. *Garibaldino* per effettuare le osservazioni astronomiche, delle quali si occupa il T.V. Cuggia, che ricava per intersezione delle rette d'altezza la seguente posizione: lat. 45°10'N - long. 12°51'7"E. La torpediniera 3 P.N. intanto, evolvendo nei paraggi, recupera un cadavere in avanzato stato di putrefazione e che in seguito verrà deposto a San Nicolò di Lido.

A fine operazioni sul luogo di affondamento, la squadriglia di cacciatorpediniere, secondo le istruzioni ricevute, dirige per sezioni di due, con rotte prestabilite, verso le direzioni di Caorle, Chioggia, Piave Vecchia e Faro della Maestra, alla

velocità costante di venti nodi per un'ora esatta, mantenendo rigorosamente costante la prora, dimodoché dai quattro punti di atterraggio, che vengono rilevati su punti conspicui a terra, vengono ricostruiti i percorsi seguiti, ottenendo così la posizione stimata dell'*Amalfi*. Purtroppo, a causa della difficoltà di apprezzare esattamente la velocità, per le diverse condizioni di pulizia della carena di ogni silurante e per la corrente, il risultato non è quello sperato; viene così delimitato un rettangolo di incertezza di due miglia per uno, avente il lato maggiore orientato per parallelo, di cui il punto di intersezione della diagonale è assunto come probabile punto stimato con coordinate: lat. $45^{\circ}12'5''N$ - long. $12^{\circ}51'5''E$.

Ulteriori missioni per la ricerca e l'individuazione del punto di affondamento dell'*Amalfi*

A fine guerra, a seguito delle disposizioni impartite dallo Stato Maggiore della Marina, viene approntata una nuova missione allo scopo di raccogliere notizie più dettagliate sulla nave *Amalfi*.

Si affida, così, al T.V. Lombardi, comandante della torpediniera 40 P.N. il compito di recarsi nella posizione lat. $45^{\circ}13'N$ - long. $12^{\circ}51'E$, fornita dall'Ufficio Difesa Costiera come quella di affondamento dell'*Amalfi* e ricavata sulla base della rotta e della distanza riscontrate da una boa Aga bianca situata a circa 4,5 miglia per 305° dal relitto e segnalante l'estremità della rotta centrale per l'atterraggio a Venezia.

Il comandante Lombardi effettua una prima spedizione sul luogo di affondamento dell'*Amalfi* il 13 febbraio 1919, incontrando lieve brezza da nord-est e corrente abbastanza forte dalla stessa direzione, ma rintraccia i segnali posti sull'*Amalfi* agevolmente.

Per la prima volta viene compiuta un'esplorazione subacquea del relitto, allo scopo di rintracciare la falla prodotta dall'esplosione, ed infatti il palombaro scende in più punti a tal fine, ma la forte corrente ostacola decisamente i suoi movimenti, sia sopra la chiglia sia sul fondo, a tal punto che Lombardi decide di sospendere la missione per ritentare in condizioni più favorevoli.

Il giorno 22 febbraio 1919, Lombardi compie una spedizione con calma quasi assoluta di mare e di corrente cosa che facilita le operazioni di ricerca sullo scafo ed il palombaro ha così modo di operare tranquillamente, rilevando quanto segue: il fondale, nelle vicinanze dell'*Amalfi*, è pianeggiante, costituito da sabbia compatta in corrispondenza della parte prodiera della nave, mentre al centro ed a poppa è di fango duro, che presenta alla superficie delle specie di crosta solcata da fessure, che giungono ad 80-90 cm circa di profondità, scavate probabilmente da filoni di corrente. Il palombaro nota che sul lato sinistro della nave (dritto dello scafo affondato), a ridosso delle murate, si è accumulato del fango molle per un'altezza di circa due metri; la chiglia dell'*Amalfi* è orientata per $57^{\circ}-58^{\circ}$ vero e la nave ha uno sbandamento da 172° a 175° sul lato sinistro, quindi appare quasi completamente capovolta ed inclinata a dritta di circa $5^{\circ}-8^{\circ}$. Lo scafo poggia sul fondo col piano di coperta ed è col lato sinistro interrato per circa 1,50 metri, mentre il lato dritto della coperta è un po' sollevato sul fondo; le eliche ed il timone della nave sono completamente scoperti, mentre nulla si vede dei fumaioli e dei cannoni.

Dalla nave, in corrispondenza della parte prodiera dell'aletta di rollio di dritta (a sinistra dello scafo affondato) esce un'asta di bambù che sembra poter essere una

delle pennole dell'aereo R.T. ed un oggetto di ferro incurvato simile ad una gru per imbarcazioni. La falla prodotta dall'esplosione è situata sul lato sinistro della nave, al di sopra dell'aletta di rollio; il palombaro nota bene l'ingobbamento delle lamiere dovuto allo scoppio, ingobbamento che comincia a circa sei metri a prora via dall'inizio dell'aletta di rollio e si estende per circa 9,50 metri di lunghezza e 4,20 metri di altezza; l'aletta stessa è accartocciata e piegata, mentre la falla appare di forma ovale.

Il comandante Lombardi, prima di rientrare alla base, rinforza i segnali al fine di consentire un facile ritrovamento della posizione e dà fondo ad un'ancora di circa 800 kg a cui assicura, con due lunghezze di catena da 28 mm, una boa di metri 1,70 di diametro a forma di botte e poi, in corrispondenza della falla sullo scafo dell'*Amalfi*, un ancorotto di 100 kg con un gavitello di ferro.

In questa occasione non viene altresì eseguita alcuna verifica sull'esattezza del punto stimato.

Due anni dopo, nel febbraio 1921 il Comando Militare Marittimo di Venezia affida al C.C. Mengotti, comandante della XX Squadriglia Torpedinieri, il compito di ritrovare lo scafo dell'*Amalfi*, indicando il punto lat. 45°13'36"N - long. 12°51'36"E come base per le ricerche.

Vengono all'uopo approntate le torpediere 47 O.S., 61 O.L. e 64 P.N., che, dopo avere eseguito controlli di bussola e di andatura, si recano nel punto predetto, determinato basandosi su rotta e velocità, tenendo conto dell'effetto della corrente.

Determinato il punto stimato, vengono affondati dei segnali Cerri, in modo tale da circoscrivere un quadrilatero di due miglia di lato con al centro il punto dove si ritiene trovasi l'*Amalfi*. Inizia quindi l'opera di dragaggio da parte delle torpedinieri 47 O.S. e 61 O.L. che impiegano a tal fine alcuni elementi di dragamine francesi e cioè un cavo d'acciaio di circa 300 metri, intercalando nella parte mediana rampini e salmoni per garantire il sicuro strisciamento sul fondo: intanto, anche la torpediniera 64 P.N., in mancanza di altra unità, esegue contemporaneamente altre ricerche con rampini e salmoni.

Il dragaggio viene eseguito percorrendo rotte parallele ad intervalli di 100 metri l'una dall'altra, indicando con piccoli segnali i punti di accostata ad ogni inversione di rotta, per costituire un sicuro riferimento nella rotta successiva da seguire, ma, nonostante gli sforzi effettuati, compatibilmente alle condizioni del tempo, in più giornate del mese di febbraio nulla si rintraccia.

Nel dubbio che la posizione determinata dalle torpedinieri, basandosi su rotte e velocità, sia errata, si verifica nuovamente la posizione, cercando di trovare un punto intermedio tra la bocca del passo di Lido ed il punto stimato dell'*Amalfi* attraverso osservazioni dei punti più visibili del golfo. Tale punto viene fissato, a causa delle sfavorevoli condizioni di tempo, solo il 12 di marzo, risultando a circa mezza distanza Lido-*Amalfi* e quasi sulla stessa rotta. Perccorendo il primo tratto si ha così modo di verificare gli effetti della corrente su rotta e velocità ed applicare le risultanti correzioni nella determinazione del secondo percorso (punto intermedio-*Amalfi*); il punto così determinato dista circa un miglio dal precedente per rotta vera 160°, partendo dal primo. Si procede così al dragaggio di un altro quadrilatero di due miglia di lato con le stesse modalità con cui si è proceduto per il primo ma, anche questa volta, il risultato è negativo.

Dopo il fallimento dei su accennati tentativi, il Comando Militare Marittimo di Venezia dispone di effettuare una ulteriore ricerca con l'ausilio di un pallone

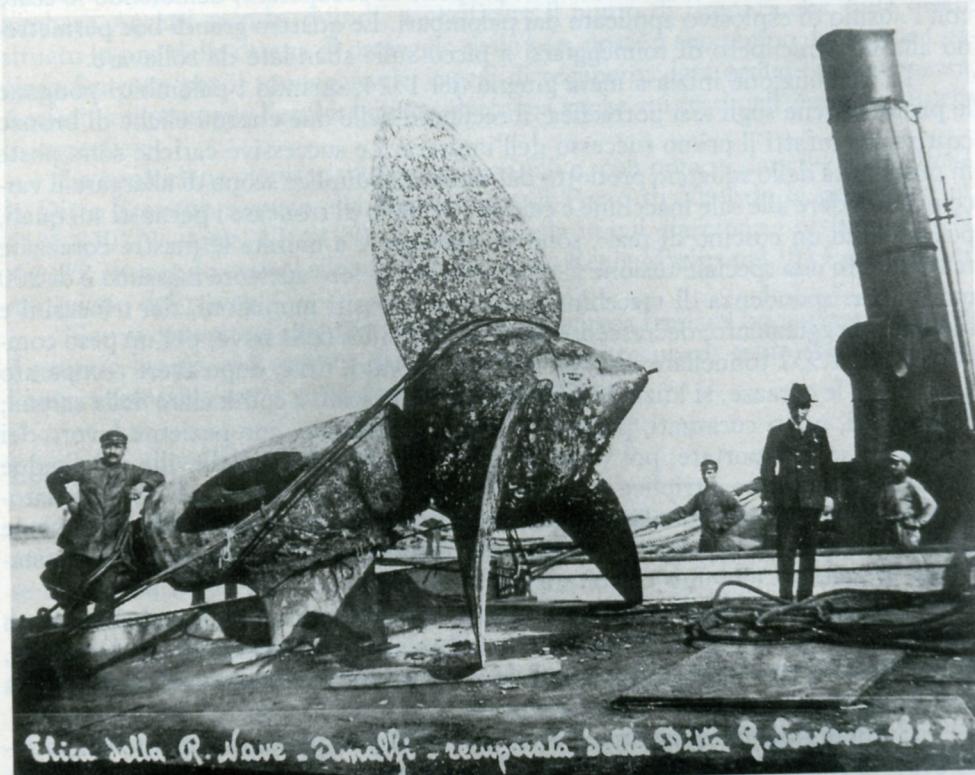
Draken, fornito dalla 3^a Compagnia Aerostieri; operazione molto delicata, poiché si tratta di portare a circa 22 miglia al largo un pontone a rimorchio e, sopra lo stesso, un camion di notevole pesantezza con la sistemazione per il Draken. Si prepara la missione con grande cura e sollecitudine, mettendone in atto il progetto solo quando le condizioni di tempo risultano favorevoli. Infatti, nel giorni 10 e 11 di maggio si compie l'esplorazione variando le quote del Draken da 100 a 550 metri, seguendo rotte prestabilite all'interno del solito quadrilatero, lungo i lati del medesimo e ad un miglio esternamente ad essi. Il risultato è ancora nullo, perché lo stesso C.C. Mengotti ed il comandante della 3^a Compagnia Aerostieri a nessuna quota riescono mai ad intravedere il fondo del mare o qualche macchia su di esso, scorgendo solamente diversi delfini che si immergono nei pressi della torpediniera 47 O.S. e del pontone.

Poiché le spese sostenute sono assai rilevanti vengono sospese le missioni.

Vendita del relitto e sua demolizione

Con atto stipulato in data 26.5.1924 al n. 16177 di repertorio ministeriale, il Ministero della Marina cede il relitto dell'*Amalfi* ad una ditta veneziana di lavori marittimi di proprietà del sig. Giacinto Scavone, il quale, con l'aiuto di alcune unità della Regia Marina, di stanza presso la Base di Venezia, tra cui il ct. *Impavido* e due dragamine, ritrova lo scafo dell'*Amalfi*. Tale ritrovamento implica notevoli

L'elica dell'*AMALFI* (16 ottobre 1924) (foto proprietà dei fratelli Scavone).



Elica della R. Nave - Amalfi - recuperata dalla Ditta G. Scavone - 16.10.24

difficoltà, perché l'operazione di dragaggio, effettuata dai due dragamine, con l'aiuto di una sciabica, costituita da un cavo d'acciaio, evidenzia alcuni elementi nuovi rispetto alle precedenti missioni di ricerca; si rinviene, infatti, nelle vicinanze (circa un miglio a sud-sud-est rispetto alla posizione vera dello scafo affondato), una zona di scogli dove la sciabica fa buona presa, danneggiandosi e rallentando le operazioni, con la conseguenza di prolungate soste per far immergere il palombaro per le necessarie verifiche e poi, come verrà evidenziato dai palombari che scenderanno sul relitto, il cavo d'acciaio, pur strisciando sulle murate e sulla chiglia dell'*Amalfi* con evidenti raschiature, non viene ritenuto.

Dopo vari passaggi nella zona, la sciabica fa finalmente presa in un'elica della nave, cosicché il sig. Giacinto Scavone ha la possibilità di iniziare l'opera di demolizione e recupero del materiale. Egli comincia innanzitutto col segnalare il relitto in modo che i mezzi di recupero possano operare nel miglior modo possibile, perciò vengono stese, partendo da questo nelle direzioni dei punti cardinali, quattro catene della lunghezza di 200 metri circa ciascuna. Ad ogni estremità viene ammanigliata un'ancorea di peso adeguato; al capotesta vengono ammanigliate quattro boe che determinano un quadrilatero con al centro lo scafo affondato.

Scavone dispone di una vecchia nave in legno, il *Casperia*, di 2.000 tsl circa, ex trasporto truppe nella guerra di Libia, opportunamente trasformata in nave appoggio e sollevamento, armata di una biga fissa della portata di 50 t, nave che diviene contemporaneamente alloggio e cantiere per tecnici, operai e palombari per tutto il periodo dei lavori; dispone, inoltre, di un rimorchiatore e due bettoline per il trasporto a terra del materiale che si propone di recuperare, demolendo lo scafo con l'ausilio di esplosivo applicato dai palombari. Le quattro grandi boe permettono alla nave-recupero di tonneggiaarsi a picco sulle sbandate da sollevare.

La demolizione inizia a metà giugno del 1924, quando i palombari pongono le prime cariche sugli assi portaelica; il recupero delle due enormi eliche di bronzo costituisce infatti il primo successo dell'impresa. Le successive cariche sono poste in prossimità dello squarcio prodotto dal siluro, col duplice scopo di allargare il varco per accedere alle sale macchine e caldaie, e quello di troncare i pernotti sui quali, posate su di un cuscino di teak, sono inchiazzate a murata le piastre corazzate realizzate in una speciale fusione al cromo-nichel. Il loro spessore massimo è di 200 mm in corrispondenza di macchine, caldaie e depositi munizioni, dai trincarini e sotto il galleggiamento, decrescente verso le estremità della nave, per un peso complessivo di 1.931 tonnellate e di valore molto elevato. Così, dopo avere recuperato quasi tutte le corazze, si inizia la demolizione dello scafo a cominciare dalla carena; doppifondi, ponti corazzati, paratie, ordinate e fasciame, con paziente lavoro dei palombari sono asportate; poi viene la volta delle 22 caldaie Belleville e delle due macchine alternative a triplice espansione a quattro cilindri verticali. Condensatori, pompe, generatori, tubolature, valvole, tutto insomma, un po' alla volta viene portato, tramite le bettoline a Chioggia, dove, attraverso la ferrovia, viene smistato alle fonderie.

Non sempre le cose sono facili, infatti, nel corso di una burrasca estiva, un condensatore di bronzo di 25 tonnellate, imbarcato sulla coperta di una bettolina, rompe le rizze, rotola sul ponte, sfonda la murata e finisce in mare a circa 15 miglia da Chioggia senza mai più essere ritrovato.

L'ultima stagione di lavoro è l'estate del 1935 poi, per molti anni non si parla più dell'*Amalfi* che è ormai ridotto ad un'ammasso di rottami; infatti, a detta

dei palombari, la gran parte dell'opera viva è stata asportata, essendosi l'opera di demolizione arrestata praticamente al ponte di coperta, rimanendo ancora qualche punto dove lo scafo si eleva di 3-4 metri sul fondale.

All'inizio degli anni Cinquanta, con lo scoppio della guerra di Corea, si determina una forte ascesa del prezzo dei metalli e così anche la vecchia carcassa dell'*Amalfi* ritrova interesse presso i demolitori.

Ancora di recupero si parla nel 1952, quando i figli di Giacinto Scavone, da poco scomparso, cedono la proprietà del relitto ad un'impresa di Lignano, assumendosi però l'onere di ritrovarlo e di segnalarlo. Così, al signor Filippo Scavone non rimane che organizzare una nuova spedizione di ricerca alla quale partecipano il signor Bruno Rocca di Venezia, il signor Acciari, palombaro di Malamocco, ed il pescatore "Feliciotto" di Chioggia, già comandante di uno dei mezzi che avevano preso parte al recupero ed ora proprietario di una barca da pesca, con la quale per anni ha lavorato nella zona molto ricca di pesce in prossimità del relitto di cui, solo, conosce la vera posizione, determinata orientandosi non su di un'invisibile costa, ma sui punti conspicui e caratteristici del fondale sottostante.

All'alba del 23 aprile 1952, i quattro uomini, a bordo del peschereccio, muovono da Sant'Elena ed escono dal passo di Lido puntando verso la boa foranea A/1 in lat. $45^{\circ}19'54''$ N - long. $12^{\circ}37'23''$ E, posta a circa metà strada del percorso Lido-Amalfi. Da tale posizione proseguono ancora per circa undici miglia in rotta sud-sud-est, finché giungono nella zona che viene riconosciuta dal "Feliciotto" per il tipo di fondale. Nonostante la zona sia quella giusta, ci vuole circa una giornata perché i rampini del peschereccio facciano presa su qualcosa di consistente. Il palombaro Acciari scende, quindi, a verificare il punto di ritenuta che vede essere situato in una delle catene di ormeggio delle boe, poste a suo tempo dal signor Giacinto Scavone per il tonneggio dei mezzi di recupero; data ormai l'ora avanzata, Acciari non prosegue l'esplorazione subacquea anche sui resti dell'*Amalfi* e ritorna in superficie.

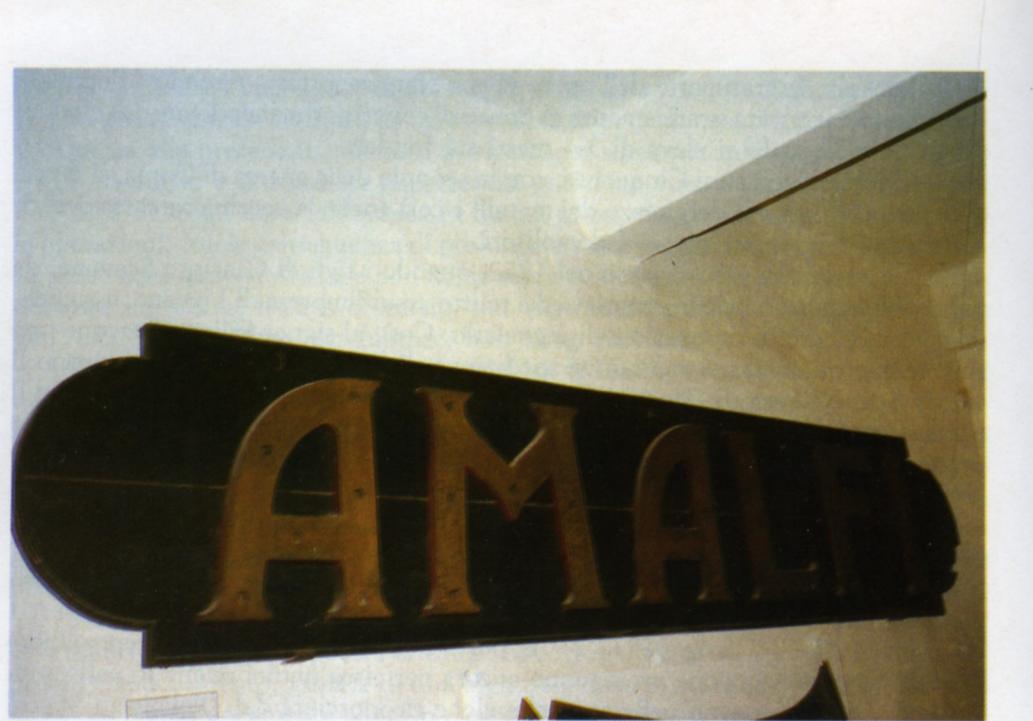
La zona viene circoscritta con tre gavitelli e, con nota in data 24 aprile 1952, la Ditta Scavone segnala alla Capitaneria di Porto di Venezia la posizione lat. $45^{\circ}12'30''$ N - long. $12^{\circ}51'30''$ E, come quella in cui giacciono i resti della R.N. *Amalfi*, ritenendo esatti i rilievi effettuati dalla Regia Marina nel 1915 per la determinazione del punto.

Non si conoscono i risultati con i quali l'impresa friulana ha portato a termine il proprio lavoro, ma sembra che le operazioni di recupero siano state interrotte l'anno successivo per i costi divenuti insostenibili.

Epilogo

Molti sono i motivi che ci hanno spinto alla ricerca dell'*Amalfi*, tra questi, innanzitutto, l'interesse storico nel rinvenire i resti di una tra le più belle e sfortunate navi della Regia Marina, la nostra maggiore unità affondata in Alto Adriatico; in secondo luogo, il suo ritrovamento avrebbe significato definire una volta per tutte quale fosse la vera posizione dell'*Amalfi*, potendone misurare le coordinate con strumentazioni decisamente più precise e moderne di quelle adottate dalla Marina italiana nel 1915.

Già verso la metà degli anni Settanta, al fine di acquisire il maggior numero di notizie intorno all'*Amalfi*, contattiamo il signor Filippo Scavone ed il signor Bruno



Il nome AMALFI al Museo Navale di Venezia (foto proprietà Autori).

Rocca, i quali ci relazionano sulla ricerca da loro effettuata nel 1952; tra le altre cose, il signor Filippo Scavone, nel ricordare l'impresa del padre durante lo smanellamento del relitto, rammenta un episodio a cui ebbe modo di assistere personalmente mentre era a bordo della nave recuperi *Casperia*: si tratta della perdita di un carico di materiale — caduto fuori bordo a causa della rottura delle rizze a circa un miglio di distanza dalla posizione dell'*Amalfi* — durante il trasporto a terra da parte di una delle bettoline di servizio, a causa delle condizioni del mare, mosso per la bora. Tale particolare si dimostrerà poi fondamentale per le nostre ricerche, assieme alla riconferma da parte di Filippo Scavone, della presenza di una zona di scogli a sud-est del relitto (chiamati anche “tenùe” in quanto i pescatori vi fanno presa con le reti a strascico). Interpelliamo nel frattempo anche la Marina Militare che, probabilmente, anche a seguito della comunicazione effettuata dalla Ditta Scavone nell’aprile del 1952, ci trasmette come posizione di affondamento dell’*Amalfi* quella risultante dalla media dei rilievi compiuti dalla Regia Marina nel 1915.

Per le nostre ricerche, che hanno avuto inizio nel 1979, quasi esclusivamente nel periodo estivo e con una media di due o tre crociere per stagione, disponiamo di due mezzi nautici: un piccolo rimorchiatore in acciaio di 15 metri ed un motor-yacht di 10 metri in legno, attrezzati inizialmente di ecosonde scriventi, radar e log; successivamente, nel 1981, alle suddette apparecchiature affianchiamo il più sofisticato modello di Loran C computerizzato per la risoluzione continua ed automatica del punto nave in coordinate geografiche, con aggiornamento dei dati ogni quattro secondi e con una precisione dell’ordine delle poche decine di metri. Tale strumento ci consentirà di modificare la condotta delle ricerche, che per i primi



Il rimorchiatore impiegato per le ricerche (foto proprietà Autori).

due anni conduciamo raggiungendo la zona in navigazione stimata, in quanto l'altezza di installazione dell'antenna radar su piccole unità non consente la riflessione del segnale emesso, su di una costa bassa e sabbiosa come quella dell'Adriatico occidentale, a 25 miglia di distanza, mentre la costa istriana rimane fuori portata del nostro apparecchio; ogni crociera è quindi fine a sé stessa, essendo impossibile riportare in un piano nautico le coordinate dei vertici delle zone scandagliate.

Con l'ausilio dei nuovi sistemi di radionavigazione le ricerche diventano però sistematiche: delimitiamo infatti un quadrilatero di due miglia per due, avente il centro nel punto stimato, trasmessoci dalla Marina Militare, entro il quale dovrebbe trovarsi il relitto.

Il metodo operativo è quello di scandagliare navigando per meridiano e percorrendo rotte parallele a meno di 100 metri l'una dall'altra, essendo il relitto lungo 140 metri ed orientato per circa 60°; tale metodo ci viene consentito dai nuovi strumenti di cui siamo dotati che ci permettono di eseguirlo con sufficiente sicurezza, essendo in grado di registrare il fuori rotta con una definizione minima di soli 18 metri. Diventa così possibile fare anche a meno dei gavitelli di segnalazione, ma soprattutto ci è consentito in qualsiasi momento il rientro in porto, essendo in grado, anche a distanza di tempo, di riprendere le ricerche dal punto esatto in cui sono state interrotte.

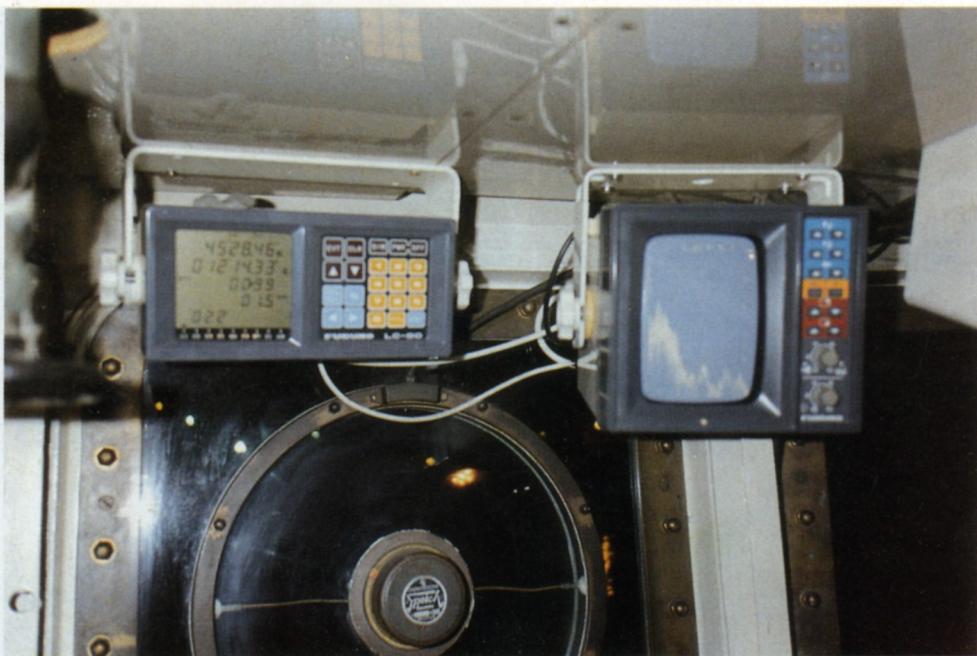
Nel corso dell'estate 1981 completiamo gli scandagli di quel primo settore, dalla lat. 45°11'50"N - a quella di 45°13'50"N e dalla long. 12°50'E a quella di 12°52'75"E; la morfologia riscontrata in tale zona è quella di un fondale omogeneo, sabbioso e leggermente degradante verso il largo, a partire da una profondità



Entrambi gli Autori impegnati in operazioni di bordo (primo e secondo da prora verso poppa) (foto proprietà degli Autori).

di 28-29 metri, mentre una rigida pendenza della variazione batimetrica di circa tre metri (probabilmente un'antica linea costiera) la attraversa in diagonale da nord-est a sud-ovest, parallelamente alla costa. Poiché in direzione sud la profondità che riscontriamo è superiore a quella cercata, la stagione successiva decidiamo di scandagliare un settore più a nord, raggiungendo fino alla lat. $45^{\circ}14'75''$ N, ritenendo non opportuno estendere la zona delle ricerche a longitudini inferiori a $12^{\circ}50'$ E, perché, sarebbe così venuta a mancare la giusta distanza da Chioggia. Nonostante tutto questo, nulla si rinviene.

Nel frattempo, soprattutto durante le stagioni invernali, manteniamo contatti con diversi pescatori di Chioggia, in modo particolare con quelli che lavorano a strascico nella zona, dei quali molti tra i più anziani sono a conoscenza dell'esistenza del relitto, ma nessuno può affermare con certezza di avervi fatto presa con le reti; uno di questi ci segnala ai primi del 1983 di aver individuato un'afferratura in una zona poco più ad ovest rispetto alla nostra zona di ricerche. Nel mese di settembre del 1983 ci immergiamo sul luogo ed individuiamo su un fondale di circa 26,5 metri un gruppo di grosse lamiere con le caratteristiche chiodature usate per le costruzioni navali negli anni passati; tali lamiere giacciono pressoché accatastate l'una sull'altra, tanto da non lasciare dubbi: è il carico perduto dallo Scavone durante lo smantellamento dell'*'Amalfi'*! Questo ritrovamento ci fa intensificare le ricerche nella zona compresa, circa un miglio più ad est delle medesime, sulla base anche dei ricordi del figlio signor Filippo, ma ancora nulla si rintraccia se non una leggera depressione, più profonda di oltre un metro, del fondale circostante, e lunga un centinaio di metri, situata proprio ad un miglio dalle lamiere. Sul punto di dubitare della veridicità dei ricordi di Filippo Scavone, malgrado le sue convinte asserzioni



Strumentazione per la navigazione notturna (foto proprietà degli Autori).

circa la distanza del carico di lamiera dal relitto, individuiamo un piccolo gruppo di scogli siti quasi due miglia più ad est rispetto al carico di lamiera, ad una profondità di circa 31 metri. Non può essere altro che quel piccolo gruppo di scogli isolati in un fondale sabbioso che tanto aveva ostacolato la sciabica nel 1924 e la cui forma, desunta dalle sollecitazioni impresse ai cavi, lo aveva fatto familiarmente denominare "le creste di gallo". È il 1985 ed il ritrovamento ci infonde fiducia, perché possiamo constatare l'esattezza delle indicazioni e dei consigli forniti da Filippo Scavone, tanto da farci ritenere di essere ormai prossimi all'individuazione dei resti dell'*Amalfi*. Pur scandagliando la zona compresa tra il gruppo di lamiera e le "cresté di gallo" palmo a palmo, non identifichiamo nulla di rilevante, se non la solita depressione, di oltre un metro, posta quasi nella posizione dove dovrebbe trovarsi il relitto. In tale frangente la volontà di proseguire le ricerche va in noi esaurendosi e decidiamo pertanto di sospenderle, almeno fino a quando non saremo entrati in possesso di nuovi elementi.

Nelle uscite della stagione successiva ci dedichiamo alle immersioni ed alla ricerca di quelle piccole zone rocciose di cui è ricco il centro dell'Adriatico e che, essendo sconosciute ai "non addetti ai lavori", sono ricchissime di pesci e di crostacei. Per consentire l'individuazione di quel tipo di fondale, con elevazioni a volte inferiori ai 50 cm, imbarchiamo un'ecosonda molto più sofisticata di quelle scriventi finora adottate e la cui caratteristica è quella di presentare l'immagine del fondale in modo continuo su uno schermo video; il computer, il cui abbinamento è ormai frequente a molti apparecchi di bordo, consente di elaborare l'immagine con una risposta decisamente diversa per materiali di differente consistenza, potendo ingrandire a richiesta qualsiasi dettaglio del fondo.



Probabile corazzatura delle barbette dei pezzi da 254 mm; la parte superiore è sagomata (foto proprietà degli Autori).

Proietto da 190 mm (foto proprietà degli Autori).





Proiettile sul fondo (foto proprietà degli Autori).

Particolare della corazza da 200 mm (foto proprietà degli Autori).





Rottami di lamiere sul fondo (foto proprietà degli Autori).



La rotta delle nostre battute di pesca ci porta spesso a percorrere la zona delle vecchie ricerche, per dirigerci più al largo; il nuovo ecoscandaglio che ormai, non utilizzando più la carta sensibile, è sempre in funzione, ci riserva il 14 agosto 1986 la più clamorosa ed inaspettata delle sorprese.

La mattina, con calma assoluta di mare e di vento, usciamo dalle dighe di Malamocco in rotta per le "Creste di gallo" e casualmente passiamo sulla verticale della piccola depressione che ben conosciamo, ma questa volta la nuova ecosonda rivela ciò che era sfuggito ad altri apparecchi meno perfezionati: l'intera depressione è costituita da materiale più compatto e riflettente della stessa roccia e non è uniforme, ma cosparsa di forme poco più elevate; la profondità del fondale è di 28/30,5 metri all'interno della fossa. Delimitiamo con segnali le estremità e riveliamo che i gavitelli sono orientati per 60°; la distanza longitudinale tra essi è di circa 150 metri, quella trasversale di circa 30 metri. Diamo rapidamente fondo, apprestando ci all'immersione. Dopo poco ci rendiamo conto d'avere finalmente rintracciato ciò che resta dell'*Amalfi*: un enorme campo di rovine. Tra lamiere di fasciame contorte dalle esplosioni e monconi di ossature sono sparsi dappertutto pezzi di carbone, sezioni dei fasci tubieri di caldaia, griglie dei forni e dei carbonili ed elementi ormai irriconoscibili. Nel corso di immersioni successive ci rendiamo conto che, durante l'ultima stagione di recupero, tra il 1952-53, il relitto è stato definitivamente demolito fino al ponte di coperta, il quale, oppresso dal peso della nave e scosso dalle esplosioni, è con gli anni ulteriormente sprofondato di quasi due metri.

Sono ora ben riconoscibili, all'interno di ciò che resta di una murata le barrette corazzate delle artiglierie, anch'esse troncate a poco più di un metro dalla coperchia, al di sotto della quale, inaccessibili, sepolte nel fango, si trovano ancora le due torri binate da 254, le quattro binate da 190, la plancia, le sovrastrutture e tutto il rimanente armamento per un peso complessivo di oltre 2.000 tonnellate. Nei pressi, proietti dei due calibri maggiori e bossoli deformati da 76 mm sono sparsi ovunque, ma l'elemento più significativo e rappresentativo della vecchia nave, sono alcune corazze, sfuggite ai demolitori, libere al di fuori dello scafo, rosate alla luce delle lampade usate per filmarle, possenti nel loro spessore di 20 cm di acciaio; esse sono il simbolo di un'altra epoca e di navi che non verranno mai più costruite.

Per quanto riguarda il luogo di affondamento dell'*Amalfi* c'è da evidenziare che il punto stimato, fornito dalla Marina Militare, ha un'approssimazione di circa un miglio e mezzo, essendo il luogo di affondamento spostato più a nord-ovest, in una posizione più prossima a quella diramata dall'Ufficio Costiero della Marina nel 1921.

Alcune considerazioni si rendono comunque necessarie al fine di rilevare come, nel corso degli anni e soprattutto durante i lavori di demolizione del relitto, mai nessuno si sia reso conto delle errate valutazioni circa la localizzazione dell'*Amalfi*, effettuate dalla Regia Marina nel 1915, o, probabilmente, è stato ritenuto irrilevante un errore compreso in un miglio e mezzo circa dalla posizione vera, considerata la distanza dalla costa. Riesce difficile, però, capire i motivi per i quali successivamente al 1915 la Marina italiana non abbia compiuto un più accurato rilievo della posizione, tenuto conto anche delle diverse coordinate fissate nel 1919 e successivamente nel 1921.

L'approssimazione e gli errori di valutazione nel rilevamento della posizione sono costati i vari tentativi a vuoto compiuti nel 1921 ed i grandi sforzi operati nel 1924, che dimostrano quanto possa essere difficoltosa un'operazione di dragag-

gio condotta ad una certa distanza dalla costa — pur nel raggio di poche miglia, per il ritrovamento di una posizione subacquea, comunque rilevante — se si pensa ad una nave della stazza e della misura dell'*Amalfi*; gli sforzi ed i vari tentativi compiuti fanno qui rammentare ed ancor più ingigantire l'operato di altri marinai italiani che quasi negli stessi anni si sono dedicati ad imprese del genere, come per esempio quelli della SO.RI.MA. di Genova, impegnati, con la loro nave *Artiglio*, al largo della costa atlantica francese, al recupero del carico dell'*Egypt* — il piroscalo dell'oro, colato a picco in oltre 100 metri di fondale — del quale si conosceva una posizione alquanto approssimata e da essi ritrovato dopo estenuanti ricerche.

D. PELLEGRINI
P. P. ZAGNONI

FONTI DI RIFERIMENTO

Tutte le notizie storiche relative al presente articolo sono state fedelmente ricavate da documenti giacenti presso l'Ufficio Storico della Marina Militare ed in modo particolare, relativamente ai primi tre capitoli, si è fatto riferimento: alla relazione in data 7 luglio 1915 del C.A. Umberto Cagni, al rapporto in data 7 luglio 1915 del C.V. Giacomo Riaudo, al rapporto in data 24 febbraio 1919 del C.C. Lombardi, al rapporto in data 3 agosto 1915 del C.C. Amici Grossi ed infine al rapporto in data 13 maggio 1921 del C.C. Mengotti.

Ogni altro atto o fatto è desunto dal vivo racconto dei protagonisti.

Un doveroso ringraziamento all'Ufficio Storico della Marina Militare per averci messo a disposizione tutto il materiale storico ed al sig. Filippo Scavone per gli utili consigli senza i quali sarebbe stata probabilmente vana ogni nostra ricerca.