

Il naufragio del Romagna

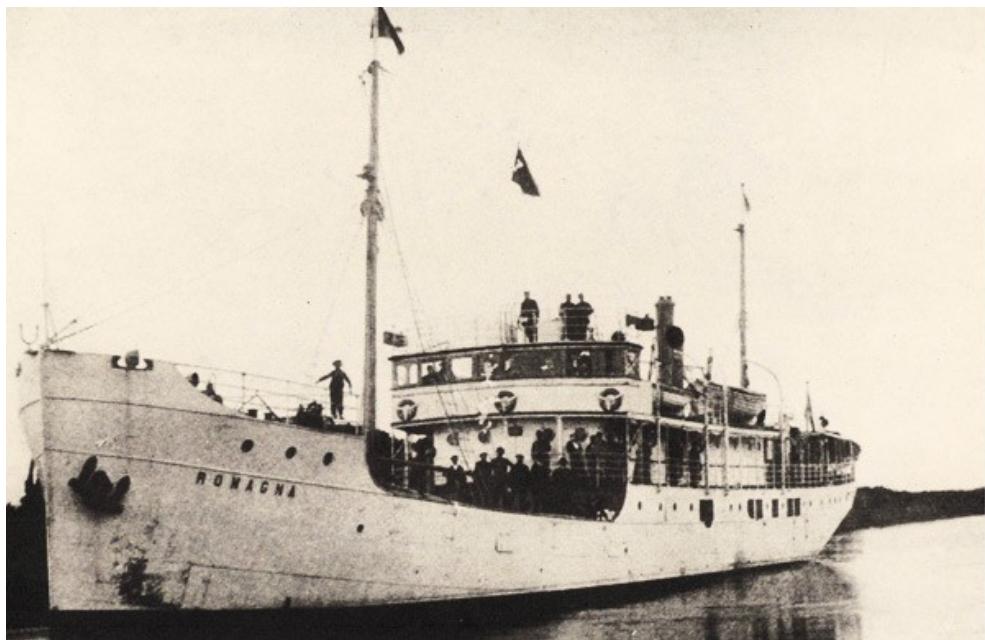


fig.1

Il nostro Alto Adriatico non è sempre un mare così tranquillo, come comunemente si è portati a credere; è possibile, in condizioni particolari, che si sviluppino impensabili mareggiate caratterizzate da frangenti di eccezionale portata.

Il bacino adriatico è allungato parallelamente alla direzione dei venti del secondo quadrante (scirocco) che sono in grado di provocare fortissime mareggiate. I venti del primo quadrante (bora), anche se possono raggiungere velocità di punta più elevate, non hanno traversia sufficiente a generare onde paragonabili a quelle di scirocco, che fruiscono di una traversia di quasi 1000 chilometri. 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 m, ha recentemente subito gravi danni, per ondate che devono aver raggiunto i 12 m d'altezza durante una fortissima mareggiata da scirocco. (dr. Antonio Stefanon, Bollettino di oceanologia teorica ed applicata, OGS Trieste, vol.II n°4, ottobre 1984)

L'antefatto

15 giugno 1911. Uno spaventoso ciclone sull'Adriatico. Scene di terrore a Trieste, velieri affondati in porto: 27 morti, distruzioni sulle rive.

A distanza di pochi mesi dal precedente, un secondo fortunale nuovamente da scirocco, causò un'altra tragedia del mare: il tragico naufragio della motonave Romagna al largo delle coste istriane.

Il piccolo mercantile, misto merci e passeggeri, era di proprietà della ditta ravennate Sansone Forlì, già Forlì e Bellenghi che nel 1902 si trasformò nella Sansone Forlì, costituendo nel 1908 la "Società Romagnola di Navigazione" in nome collettivo, con sede in Ancona e capitale di L. 300.000, sottoscritto dal Forlì, da Sante Ghezzo, da Pietro Cagnoni ed altri soci di minoranza.

da: DALL'ADRIATICO DESTINAZIONE ORIENTE E AMERICHE Trasporti marittimi di linea, volume secondo, di Francesco Oliari e Lamberto Radogna, Cavallotti Editore, Milano 1975.

La Compagnia fondata nel 1908 per la creazione di un collegamento marittimo tra Ravenna / Cherso / Fiume / Trieste, impiegando sia navi passeggeri che navi cargo (la "Ravenna", la "Candiano" e la "Romagna"). La "Romagna" è stata la prima nave in Europa – e forse nel mondo – a passare dal motore a vapore al motore a propulsione diesel, impiegando un motore costruito dalla società svizzera Sulzer di Winterthur. La Compagnia possedeva inoltre alcune navi per il trasporto di legname dalla Jugoslavia all'Italia. (da: <https://www.mediterraneanav.it/ita/Storia>)

La motonave, di nuovissima costruzione, era stata varata da pochi mesi (1911) dai Cantieri Naval Riuniti di Ancona (Figg. 2 -3) ed aveva le seguenti caratteristiche costruttive:

Dimensioni: 57.63 x 8.03 x 3.06 m

Stazza : 677 t.s.l.

Motori: 2 diesel Sulzer a due tempi, reversibili, da otto cilindri alesaggio e corsa 12" x 18" due eliche di propulsione

870 Romagna	1Dk Speranza 10-10 Elec.light	49 Steel Twin Sc Sr Fitted for liquid fuel	678 1Dk 411		1910 Larne Cant. Nav. Riuniti Ancona	Successore Sansone Forlì	176.4 26.3 10.0	WB Ravenna Italian	Muir&Houston,Ltd,Gis. Diesel-Sulzer 8 Cy, 12"-18"	I
671 Roman	Steel Sc Sr K.Janowsky (ex Ovingdean Grange) Ref. Mch, 1Dk (Irn-ptws) d Web framed Elec.light	2348 + 100 A1 ss Nw.C. No.3-3.02 1775 pt Awng dk 1415 with freeboard 2,12 2,11 Lloyd's RMC 23.11 1890 12.12	Rga 1890	R.Dixon & Co. Middlesbro' A&CP	S.Groshetzky & P27 Q66 B204	297.3 40.2 18.7 P27 Q66 B204	Vladivostk T.3 Cy 23°, 37' & 61°-42' 160lb 5 B.H.C. Com 35B.9f.G.258, H.85829 40t, 1 PT 1se	T.3 Cy 23°, 37' & 61°-42' 160lb 315 N.P. 8s 8 1/2	21 " 4 T. Richardson & Sons, H.p.l.	2,11

Fig. 2

Lloyd's Register of Shipping Steamers 1912

La marineria ravennate, nell'anno 1911, venne profondamente segnata, oltre che dalla profonda crisi che aveva colpito il porto romagnolo soprattutto dal turbamento per la perdita delle numerose vite umane, causata da questa sciagura.



Figg. 3 - 4 varo del Romagna presso i Cantieri Naval Riuniti di Ancona

Riporto integralmente il resoconto dalla Gazzetta di Venezia del 25. 11. 1911

Il piroscafo "Romagna" affondato

Sessanta annegati

Trieste, 24

Il piroscafo italiano Romagna, il quale fa rotta settimanale tra Trieste e Ravenna, ed arriva a Trieste ogni venerdì, stanotte, all'altezza di Rovigno, in seguito al forte scirocco, si capovolse ed affondò.

A bordo aveva circa 70 persone di cui 60 annegarono e 10 cioè otto uomini dell'equipaggio e due passeggeri, padre e figlio, furono salvati dal piroscalo del Lloyd Tirol e portati a Trieste.

Tra gli annegati si trovano 49 passeggeri e 11 uomini dell'equipaggio. I due passeggeri che furono salvati sono il proprietario del caffè "Fabris" e un suo bambino di 5 anni.

Chi sono le persone salvatesi

Trieste, 24

Nella catastrofe del piroscalo Romagna, affondatosi presso Rovigno, si salvarono solamente dieci persone cioè due passeggeri, che sono il proprietario di un caffè di Trieste, a nome Ercole Savorani nativo di Ravenna e suo figlio di 15 anni, anch'egli a nome Ercole; ed otto marinai, cioè il primo ufficiale Rambelli Gino di 26 anni, da Ravenna, il nostromo Edoardo Graziatto di 31 anni da Venezia, Buonaccorsi Giovanni, marinaio, di 49 anni da Viareggio, Benedetti Clorindo, di 36 anni, da Viareggio, Panzales Giuseppe, marinaio, di anni 29, da Carloforte di Sardegna, De Rosa Salvatore, di anni 18 di Terranova nella Sardegna, Plutis, marinaio, di anni 22, da Sulina (Rumenia) e il macchinista meccanico Vianello Arnoldo, di anni 27.

Al momento del disastro, sul piroscalo si trovavano 49 passeggeri e 21 persone di equipaggio.

Il cordoglio del Cons. Comunale di Trieste

Trieste, 24

All'inizio dell'odierna seduta serale del Consiglio comunale, questi unanimamente espresse il suo cordoglio per la sciagura toccata al piroscalo Romagna e rispettivamente ai passeggeri e marinai naufragati, ed incaricò la Giunta di prendere al caso le necessarie ulteriori misure in proposito.

Ampio risalto alla tragedia venne dato dalla stampa nazionale, in particolar modo da quellapiù vicina alla marineria adriatica.

Il quotidiano "L'Adriatico" dava altri particolari raccapriccianti del naufragio.

Un pietoso naufragio presso Venezia

Un piroscalo capovolto – Sessanta annegati

Strazianti particolari

(nostro dispaccio particolare)

TRIESTE, 24, ore 11.50. - Il secondo capitano del piroscalo Romagna naufragato, Gino Rambelli, salvatosi miracolosamente, narra che l'equipaggio costituito da romagnoli, sardi, anconetani e veneziani si accorse subito del grave pericolo cui andava incontro.

Partito il vapore alle ore 21.30 di ieri sera da Porto Corsini, fu verso le due antimeridiane della notte scorsa raggiunto dall'uragano.

Cavalloni spaventosi coprivano da poppa a prora il piroscalo ed irrompevano da ogni parte. Il capitano, intuito il gravissimo pericolo, chiamò i passeggeri sopra coperta. Fu un momento di inesprimibile angoscia, specialmente allorquando si è spenta la luce elettrica e il piroscalo incominciò a sbandarsi minacciando di naufragare.

Vedendo il vapore inabissarsi, sfuggirono da tutti i petti urla disperate, mentre venivano calate in mare due barche di salvataggio. La prima, contenente venti persone, è, in un batter di ciglio, sparita. L'altra, nella quale mi trovavo anch'io, ha potuto raggiungere, dopo sovrumanici sforzi, il piroscalo del Lloyd austriaco Tyrol.

Trieste, 24, ore 20.- Il piroscalo proveniente da Ravenna naufragò all'alba, fra Orsera e Rovigno a dodici miglia dalla costa. Imperversava un violento uragano di scirocco; il mare era agitatissimo. Un'ondata fece piegare il piroscalo, il quale aveva merci sopra coperta. Queste rotolarono, le onde lo riempirono d'acqua e il piroscalo affondò in un vortice orrendo.

Aveva a bordo 46 passeggeri, donne e fanciulli quasi tutti italiani, 3 macchinisti fuori servizio, 21 uomini di equipaggio. Si salvarono in una scialuppa soltanto due passeggeri il sig. Ercole Savorani, proprietario del caffè Fabris di Trieste e suo figlio di cinque anni. Inoltre si salvarono otto dell'equipaggio. Dalle prime indagini si da molta causa del naufragio al maltempo, ma anche alla disordinata e poco razionale caricazione delle merci. Il capitano Speranza è fra le vittime. I dieci salvati furono in balia delle onde per alcune ore, quando furono avvistati dal Tirolo (sic) del Lloyd, capitano Zamara, proveniente dal Pireo che li salvò.

Essi sono come istupiditi. Non sanno raccontare quello che hanno veduto. La nottata era perfida. Il piroscalo sebbene nuovo e di costruzione moderna rollava orribilmente. Nessuno dormiva. Erano i passeggeri sulla sala d'aspetto addossati l'uno all'altro. Ogni tanto un colpo di mare li faceva arrotolare (sic) per terra. Le donne erano in ispasimi. Il capitano aveva un bel da fare per tranquillarle quando s'udi un crak, il piroscalo sbandò, l'acqua entrò a frotte. Si urlava: Si salvi chi può. Poi....un gorgoglio lungo, lungo....la morte!

Una delle tante tragedie del mare i cui dettagli sono ancora poco conosciuti. E' invece noto il relitto che, malgrado l'asserito capovolgimento si trova posato sul fondo in assetto di navigazione, esattamente a 12 miglia per 347° dall'entrata del porto di Rovigno. Lo trovammo, assieme al mio gruppo di ricerca, su segnalazione dell'afferratura da parte del comandante di un peschereccio chioggiotto, verso la fine degli anni '80 del secolo scorso.

Comprendemmo di quale unità si trattasse, solamente dopo aver rinvenuto in plancia la macchina idraulica del timone, completa della sua ruota in legno quasi del tutto sbriciolata dagli organismi marini, ma con integra la ghiera circolare in bronzo che riportava la scritta ROMAGNA RAVENNA (e non Ancona, il suo porto di registro).

Malgrado le cronache dell'epoca la definiscano come vapore o piroscalo, in realtà, come è stato già riportato, si trattava della prima motonave mercantile *al mondo*, dotata di motori diesel. (I diesel erano stati sinora impiegati nel naviglio militare, particolarmente nei sommergibili). Per la verità il dato non è propriamente del tutto corretto, in quanto lo Stabilimento Tecnico Triestino (S.T.T.), concessionario per l'Austria - Ungheria della fabbrica svizzera Sulzer, già nel 1907 aveva costruito una piccola unità di sole 70 tsl, dotata di motore diesel, la Brioni adibita al trasporto passeggeri da Pola a Brioni, isola allora di proprietà di Giorgio Hütterott, al tempo presidente dello S.T.T. .

Lo storico caffè Fabris, in attività dal 1857, è tutt'ora esistente ma è stato ceduto a proprietà cinese <http://ilpiccolo.gelocal.it/cronaca/201...-1.7691965> .

Il piccolo Ercole Savorani, (aveva effettivamente allora cinque anni) miracolosamente scampato al naufragio è il nonno dell'attore teatrale Lino Savorani, ben conosciuto dai triestini per aver impersonato Bortolo (delle Maldobrie) nella datata trasmissione radiofonica "La Cittadella".

A Lino Savorani, dopo la sua scomparsa, venne intitolato lo slargo antistante il Politeama Rossetti a Trieste.

Il diretto discendente del comandante in seconda del Romagna è l'amico Faustolo Rambelli, l'attuale Presidente del Centro Iperbarico di Ravenna, fondatore e Presidente dal 1994 al 2020 di [HDS-Italia](#), ed emerito titolare della [RANA S.p.a. di Ravenna](#), una società di lavori marittimi e subacquei offshore, nota a livello internazionale per gli importanti lavori svolti e che continua a svolgere in alto fondale.

5

La fig. 1 è tratta da http://it.wikipedia.org/wiki/File:MN_Romagna_1911.jpg foto di pubblico dominio della motonave Romagna, ritratta nello stesso anno dell'affondamento.

Le figg. 2 e 3 sono state tratte dal sito Internet: Ancona nel tempo

Danilo Pellegrini, Venezia, luglio 2023

estratto da alcuni miei scritti pubblicati sui forum Betasom e AIDMEN nel 2014.

5