

## L'ENIGMA DELL'ANTONIO CECCHI: UN MOTOVELIERO AFFONDATO TRE VOLTE E NON ANCORA IDENTIFICATO

L'elenco del naviglio affondato nel settore litoraneo della zona nord del Compartimento Marittimo di Venezia, redatto in data 25.2.1946 dal comandante dell'Ufficio recuperi della Regia Marina, maggiore del Genio Navale R. Lendaro, al foglio 13 - punto 37, registra il relitto di un motoveliero denominato *Antonio Cecchi* di circa 350 t, affondato 7 miglia al largo di Punta Tagliamento a causa di un siluro che lo aveva colpito in prora. La sua posizione si trova in prossimità del piroscafo *Palermo*, traslata nella direzione di Cortellazzo. Imprecise sia la data dell'avvenimento che le generalità dell'armatore e il tipo del carico trasportato. La relazione della Capitaneria di Porto, riguardante lo stato dei "Relitti affondati nella giurisdizione di Venezia e non ancora recuperati nel maggio 1953", non aggiunge alla precedente altri contenuti di rilievo, salvo la specifica della natura del carico: "contenente un carico di 67 motori Ansaldo e pezzi di ricambio" (Allegato 1)

Pirosceraggio in ferro tipo ORATA	al largo di Grado 45° 32' 59" 13° 10' 30"	M.M.	in 20 m. acqua
M/Veliero "CECCHI Antonio"	presunto a fondo al largo Fosse Tagliamento	M.M.	Contenente un carico di 67 motori Ansaldo e pezzi di ricambio
M.P.Triglie legno	presunto a fondo al largo di Grado	M.M.	
P.Regina Vincitrice	presunto a fondo al largo di Grado	M.M.	
.fo Rapido	al largo Fosse Tagliamento	Ditta Magri Bergamo 2500	In corso lavori
.fo Mediese	al largo Fosse Tagliamento 45° 32' 40" lat. 13° 06' 00" long.	Ditta CORIMA Grado 2500	In corso lavori in 23 m. acqua
Sciafo armato	a 500m al P/fo Mediese	M.M. 300	In 21 m. acqua spezzato in due tronconi
/fo Palermo	al largo, 31 Grado 45° 32' 10" lat. 13° 20' 3" long.	M.M. 2500	In 21 m. acqua- poggi diritto sul fondo sabbioso e uramato
Relitto di fortezza	al largo di Grado 45° 34' 24" lat. 13° 15' 10" long.	M.M. 24	Venduta alla Ditta CORIMA
Rimorchiatore R.L.2	Foci Pieve	M.M. 35	affundato nelle guerre 1915-1918 rimaneggiato prima guerra mondiale costruzione 1909 cf. 23,3%

Allegato 1

Maggiori dettagli sono riportati dal tomo dell'Ufficio Storico della Marina Militare "Navi Mercantili Perdute" che, alla voce *Antonio Cecchi*, così recita: - motoveliero da carico - 279 tsl. Costruito nel 1944, appartenente all'armatore Agostino Pericoli. Iscritto al Compartimento Marittimo di Rimini, matricola 695. Requisito dai tedeschi a Fano, affondato da unità di superficie avversarie al largo di Caorle il 15 aprile 1945.

Nel corso della mia attività professionale ho ricercato, identificato e mappato gran parte dei relitti presenti nell'Alto Adriatico; non avendo mai trovato tracce della sua presenza in questa ristretta area del nostro Compartimento Marittimo, né acquisito sue notizie dagli agguerriti subacquei locali, ho cercato di ricostruirne al meglio la storia e possibilmente chiarire le circostanze nelle quali avvenne l'affondamento. Il motoveliero (scheda R.I.Na. - allegato 2) venne varato il 16.6.1943 dal cantiere di Guido Rondolini a Cattolica, su commessa dell'armatore pesarese dr. Aurelio Cecchi, socio di Agostino Pericoli che, a seguito dell'affondamento avvenuto per attacco aereo nel porto di Civitanova Marche il 4.3.1944<sup>1</sup>, si incaricò del recupero e ne divenne il nuovo armatore. Poco dopo l'unità venne requisita dalla Marina militare germanica. Agostino Pericoli, un noto spedizioniere marittimo, era inoltre armatore di una consistente flotta di imbarcazioni (Allegati 3-4-5) che per la maggior parte svolgevano traffico con il versante orientale adriatico, prevalentemente con Trieste, l'Istria e la Dalmazia. Molte di queste erano operative a Zara, in regime di requisizione.

1 Fonte: Repertorio Marina Mercantile - Barbensi e Spazzapan. Il KTB R 2592/95 West Adria (diario giornaliero della Marina tedesca) del 4.3.1944 riporta i nomi di altri 4 motovelieri incendiati e distrutti durante i due attacchi di cacciabombardieri a Civitanova Marche, alle 15.18 e 17.30, ma non menziona l'affondamento dell'*Antonio Cecchi*

132	<b>Antonio Cecchi</b>			P V	Catt. 4/44	Rondolini Guido -		
	Mv - Ga	Itl	Certificato di	V O s	Catt. 4/44	Cattolica		
	39.15 X 8.41 X 3.93		navigabilità	V O m	Catt. 4/44	Cattolica 1944	Deutsche Werke - Kiel	
11173	278.95 — 253.98	— 215.35		Vcr	Catt. 10/43		Kiel 1942	
	Rimini	—	O:1	Va	Catt. 10/43	33.80 X 8.21 X 3.75		C A 260
	Cecchi Dr. Aurelio - Pesaro		dal 4/44	VOcc	—			
				Pt. b	Catt. 10/43	Lg	1 M Die - 4 T - 4 cil	
				Convalida :	5/44	1 P	d 290 - cs 420	
							2 b Kg 40	

## Allegato 2, armatore al varo: Dr. Aurelio Cecchi

Altri motovelieri già in armamento di Agostino Pericoli

*. Motovelieri, velieri con motore ausiliario, velieri.*

## ELENCO B

	2 Nome ed ex nome Tipo - Bandiera	3 Certificato navigazione servizio	4 Visita	5 Scavo	6 Apparato propulsore
N. pre- gressivo	Dimensioni di stazza (principali) Calibro delle catene delle ancore <b>Stazza lorda - sotto il ponte - netta</b> N. delle stive - Capacità compless. mc. - Portata lorda - <b>Compartmento - Num. di matricola</b>	—	Prima visita Visite speciali Visite ordinarie Visite occasionali Prove idrostatiche	Costruttore Luogo e anno di costruz. e sorveglianza Dimensioni principali L X L X a	Alberatura Num. e particolari degli alberi
N. di Registro	<b>Armatore</b>	Durata e decorrenza del Certificato	Altri Registri presso i quali la nave è iscritta (fu iscritta)	Visite agli assi porta-elice Scadenza della prossima visita	Costruttore dell'apparato motore
Segnale	Indicazioni diverse Velocità - Caldaie ausiliarie Impianti elettrici e radiotele- grafici - Imbarcazioni ecc.	—	Materiale e particolari Sovrastrutture Ultima grande riparazione	Luogo ed anno di costruzione e sorveglianza N. tipo e dati principali	
30	<b>Ain Zara</b>	100A - 1.1	V P C (9:0)	Giuseppe Ubalducci -	2 al p
	Vm - To - 1 el 20,07 X 7,48 X 2,26	Ilt	2 V S s 3	Cattolica	S. A. T. I. M. A - Trieste
4276	78,53 —	— 58,51	V Sm	Calcolica 1011	Trieste 1933
	1 st	DW 150	V Os		C A 50
I J F B 3	Rimini	381	V O m		
	Pericoli Agostino fu Dome- nico -		Vcr	Lg q - lrg - sfd	1 M S Die - 2 T - 2 cil
	Vp 6		Crg		d 240 - cs 300
			Va G	1 P	
			VOcc. s		
			T' l. b		

### Allegato 3

53	<b>Nuova Provvidenza</b>	<b>100A. I. 1.</b>	<b>V P C.</b>	Chio. 8/10	<b>Marchetti Emilio -</b>	2 al.
		<b>2. V P C.</b>	Chio. 7/33		<b>Chioggia</b>	
		<b>V S s 3.</b>	Catt. 7/37			
		<b>V S m.</b>	Catt. 7/37			
		<b>V O s.</b>	Catt. 7/37		<b>Chioggia 1910</b>	
		<b>V O m.</b>	Catt. 7/37			
		<b>Vcr.</b>	Catt. 7/37			
		<b>Crg.</b>				
		<b>Va.</b>	Catt. 7/37	<b>Lg. q. p. - i. fg. - sfid.</b>		
		<b>VOcc.</b>				
		<b>Pl. b.</b>	Catt. 7/37		<b>1 M. ci. - Diesel - 2 T. - 2 cil.</b>	
		<b>Convalida.</b>	7/39		<b>d. 210 - cs. 280</b>	
3469	Vm. - To. 23.60 × 6.35 × 2.35 <b>61.15 —</b>	<b>Itl.</b> <b>—</b>	<b>46.93</b>			<b>C A. 64</b>
	Rimini		473			
	<b>Pericoli Agostino fu Dome- nico - Cattolica</b>					
IRHS						

## Allegato 4

Fab

**LISTE H (Certificat de Navigabilité)**

782

LISTE II (CERTIFICAT DE NAVIGABILITE)						
Type N. <sup>e</sup> du Registre	2		3 Tonnage brut net	4 Coque — Lieu et année de construc. Dimensions de douane Materiaux et détails	5 Appareil propulseur — Type et dimensions principales	6 Dernière visite — Date de la prochaine visite
	Pavillon	Port d'armement Armateurs				
Mv.-Ga. 10825	<b>Falco</b> Itl. <b>Pericoli Agostino</b>	Rimini	34.84 12.79	Cattolica 1939 18.90 X 5.19 X 2.01 Lg. - t. P.	t. M. cl. - 4 cil. - C. A. 120 d. 215 - cs. 360	V.O.s., Vcr. V.O.m., Va. Pl. s. 8/41

## Allegato 5

Altre unità iscritte a nome di Agostino Pericoli nel Compartimento Marittimo di Rimini e sorte finale delle precedenti:

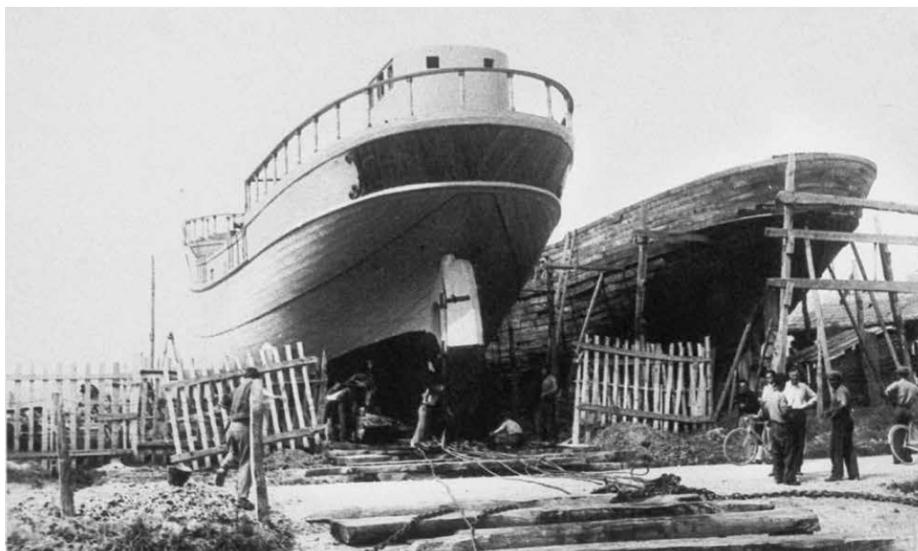
- m/v *Ain Zara* (RI 381) catturato dai tedeschi a Patrasso e trasferito al Pireo. Se ne ignora la sorte
- m/v *Domenico Padre* (RI 461) affondato da unità di superficie. Porto Recanati, 3 dicembre 1943
- m/p *Graziella I* e “*Graziella II* /RI 666) motopescherecci da trasporto catturati dagli slavi
- m/v *Sergio* non risulta iscritto al Registro R.I.N.a. probabilmente è una delle unità incompiute, demolite sugli scali del cantiere Rondolini (Allegato 6)
- m/p *Falco* requisito nel naviglio ausiliario dello Stato. Distintivo ottico A.S. 42. Catturato dai greci dopo l'armistizio e considerato preda bellica. Se ne ignora la sorte.
- m/v *Due Rosine* (RI 373) colpito da bombe aereo. Affonda nelle acque di Sant'Elpidio (Ascoli Piceno)

Sopravvissero al conflitto solamente il *Nuova Provvidenza* (RI 473) e il *Fiorella*, già in costruzione durante il periodo bellico, ma completato e varato nel 1946 (Allegati 7-8-9)

nome	misure di stazza	varo	costruttore	committente	armatore
<i>Fiorella</i>	29,00x7,00x3,30	05-05-1946	Guido Rondolini	A. Cecchi e C. Roma-	Agostino Pericoli



Allegato 6 m/n *Fiorella* e *Sergio* - cantiere Rondolini - 1944 c.a.



Allegato 7 credito foto Maura e Michela Silvagni

In alto: in costruzione due motonavi *Fiorella* e *Sergio*. Armatori famiglia Pericoli. Cattolica, 1944 circa.

A fianco: motonave *Fiorella* in allestimento prima del varo, si riconoscono in basso a destra il capitano Ercole Pericoli e Guido Rondolini.



Allegato 8



Motonave *Fiorella*. 1946.

Allegato 9 crediti foto Maura e Michela Silvagni

Il "Repertorio della Marina Mercantile" (cfr. nota 1) a integrazione delle indicazioni di data e zona del definitivo affondamento dell'*Antonio Cecchi*, che dichiara essere avvenuto il 15 aprile 1945 (la medesima data riferita dall'USMM), registra un precedente sinistro occorso al motoveliero il 15.11.1944: *affondato da aerei nemici a Portorose e recuperato*.

Per la ricostruzione degli eventi bellici, come vedremo in seguito, mi sono basato sia sulla documentazione tedesca che su quella britannica.

Non essendo reperibile alcuna immagine del motoveliero, contattai la dottoressa Lucia De Nicolò, una valente e ferrata studiosa di storiografia marittima, profonda conoscitrice delle marinerie adriatiche. Autrice di svariate pubblicazioni sulle flotte da pesca e cabotaggio marchigiano-romagnole, docente di Lettere e Beni Culturali presso l'Università Alma Mater Studiorum di Bologna, rivestiva l'incarico di direttore scientifico del "Museo Washington Patrignani della Marineria di Pesaro" nonché la direzione editoriale della collana *Rerum Maritimorum*, edita dallo stesso Museo.

Le esposi la vicenda, illustrandole quanto già di mia conoscenza e la finalità delle mie ricerche. Sorprendentemente la dottoressa De Nicolò mi disse di conoscere il suo concittadino Franco Pericoli, il figlio minore di Agostino Pericoli il quale, cessata l'attività armatoriale intrapresa nel dopoguerra assieme al padre, era attualmente titolare di un'attività nel settore turistico-alberghiero e di un'agenzia nautica marittima in Cattolica<sup>2</sup>.

La dottoressa De Nicolò, non al corrente delle traversie dell'*Antonio Cecchi*, si prodigò gentilmente per farmi avere un contatto telefonico con Franco Pericoli al fine di poter ottenere direttamente maggiori informazioni. Per illustrarmi la sua attività in questo specifico settore mi inviò nel contempo uno dei quaderni: "Voci e immagini della marineria - Maestri d'ascia, barche, cantieri" della menzionata collana *Rerum Maritimorum*, redatto a cura delle sue collaboratrici Maura e Michela Silvagni<sup>3</sup>; leggendo questa interessante pubblicazione mi sono reso conto dell'importante ruolo avuto da più generazioni di maestri d'ascia Rondolini nell'attività cantieristica locale.

Le immagini degli allegati 6-7-8-9, provengono dalle pagine illustrate di quest'opera.

2 <https://issuu.com/lapiazzarimini/docs/settembre2012/28>

3 In questo interessante "quaderno", il n° 3, della collana diretta da Maria Lucia De Nicolò, "Rerum Maritimorum", edito nel 2008 dal Museo della Marineria W. Patrignani di Pesaro, si possono trovare altre informazioni sul cantiere Rondolini e sugli altri cantieri di Cattolica e di Pesaro. La pubblicazione è ottenibile indirizzandone richiesta al suddetto Museo.

Facendo seguito ad un primo contatto telefonico, per sua maggior comprensione, inviai al signor Pericoli una richiesta comprendente la specifica di quanto gli avevo già genericamente accennato:  
*Gentile signor Franco Pericoli,*

..... omissis Sono particolarmente interessato alle vicende riguardanti la perdita del motoveliero Antonio Cecchi, appartenuto alla consistente flotta della Sua famiglia. Ne conosco sufficientemente i dati tecnici ed, in linea di massima, la sua storia fino all'affondamento, avvenuto in circostanze fin'ora poco chiare, che sto cercando di ricostruire consultando le fonti tedesche e britanniche, più particolareggiate rispetto a quanto concisamente riferito nella pratica della Marina Militare italiana.

Non essendo stato in grado di reperire alcuna immagine della suddetta unità, Le chiedo cortesemente se fosse ancora in possesso di qualche fotografia del suddetto motoveliero. Qualora non fossero nella Sua disponibilità mi interesserebbe sapere se lo scafo dell'Antonio Cecchi fosse, in linea di massima, simile a quello del Vostro M/v "Fiorella", sebbene di minor tonnellaggio, completato dal cantiere Rondolini nel 1946, del quale è disponibile una discreta documentazione fotografica.

Le chiedo inoltre se è di Sua conoscenza se nel corso dell'attacco all'Antonio Cecchi, sferrato presumibilmente da motosiluranti britanniche e culminato con l'affondamento del mezzo il 15 aprile 1944, vi furono vittime civili appartenenti alla marineria romagnola e se effettivamente, come da documentazione prodottami nel lontano 1970 dalla Capitaneria di Porto di Venezia, ma risalente al 1953, il natante in oggetto, al momento dell'affondamento, trasportasse un carico di 67 motori diesel, dato utile ad una eventuale corretta identificazione di quanto rimane del relitto.

Essendo in possesso di altra documentazione, redatta dall'autorità marittima sia tedesca che italiana, riguardante il V/s motoveliero, qualora di Suo interesse, con piacere, potrei fargliela pervenire in copia. Scusandomi per averLe ridestatò ricordi così drammatici per la Sua famiglia, in attesa di un Suo gradito riscontro, Le invio un cordialissimo saluto.

Danilo Pellegrini, Venezia 15.11.2021

Alla mia richiesta ebbe seguito una lunga e cordiale telefonata nella quale il signor Franco mi disse di non aver precisi ricordi di quell'avvenimento, essendo all'epoca dei fatti appena un ragazzino di circa dieci anni, di non essere in possesso di immagini del motoveliero e che, nei pochi documenti dell'archivio paterno salvati dalle vicende belliche, da lui appositamente consultati, non aveva trovato traccia della perdita dell'Antonio Cecchi e tanto meno del suo ruolo equipaggio o delle polizze di carico delle merci imbarcate nell'ultimo viaggio [ndr. essendo probabilmente l'unità gestita direttamente dall'amministrazione militare germanica]. Non gli consta se nel dopoguerra fosse stata indirizzata una richiesta di risarcimento spettante per la perdita dovuta a causa bellica e ignora qualora nell'affondamento si fossero verificati decessi tra il personale di bordo.

Nella lapide, apposta sulla facciata del palazzo comunale di Cattolica in memoria dei Caduti delle due guerre, non sono specificate né le località dove avvennero i decessi né le loro cause.

Nell'impossibilità di ottenere un resoconto diretto dal figlio dell'armatore, per tentare di ricostruire i fatti mi affidai esclusivamente alla documentazione ritrovata, riscontrando come quella redatta da parte britannica fosse da valutare con circospezione.

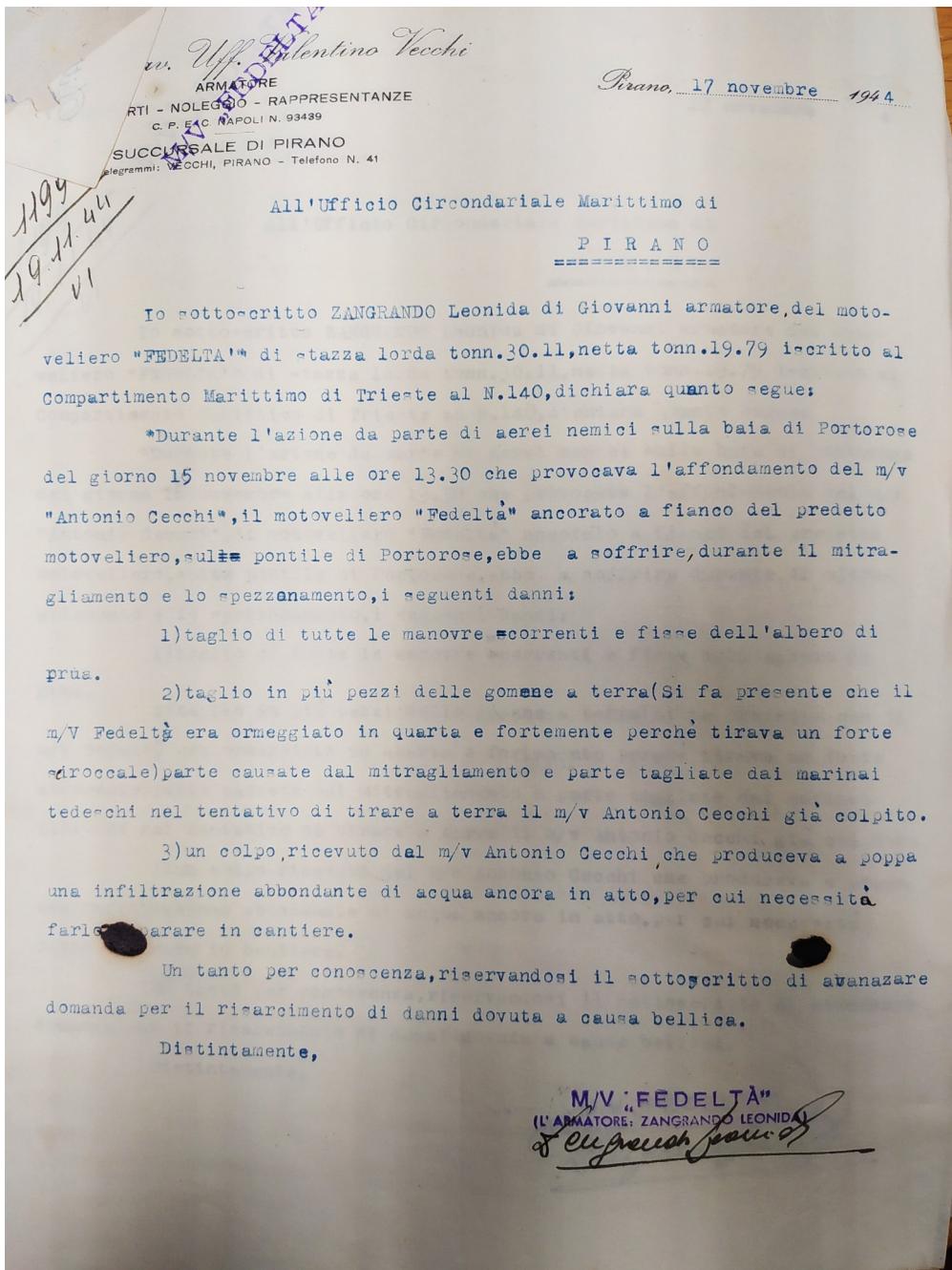
In merito all'affondamento del motoveliero, occorso il 15.11.1944 a Portorose, sia la relazione tedesca che quella italiana sono sufficientemente accurate.

Il KTB n° 561 - *Seetrasporthauptstelle Triest* - Comando trasporti marittimi Trieste (Allegato 10), redatto il giorno successivo, annuncia la perdita totale del motoveliero Antonio Cecchi, affondato tra Pirano e Portorose a causa dell'attacco di caccia bombardieri, malgrado il tentativo di salvataggio da parte del rimorchiatore [N] 90, non andato a buon fine a causa del cattivo tempo. Seguono altri rapporti dell'amministrazione germanica circa il recupero, che ritengo superfluo riportare ai fini di questa trattazione.

Riproduco preferibilmente due documenti, reperiti presso l'archivio della Capitaneria di Porto di Pirano dall'amico e corrispondente sloveno dr. Danijel Germek (Allegati 11-12), che descrivono i fatti in modo più completo, dai quali si evince che il motoveliero al momento dell'attacco si trovava ormeggiato in banchina affondando il giorno successivo, durante il rimorchio verso Portorose, intrapreso per effettuare le riparazioni nel cantiere della vicina cittadina istriana.

<u>16.11.</u>	<u>Seestr.H.TRIEST</u>	Magl."Antonio Cecchi" zwischen Pirano und Portorose durch Jaboangriff versenkt. Bergung eingeleitet. Schlepper "90" bei schwerem Wetter auseinander gebrochen. Totalverlust.
	<u>Seestr FIUME</u>	Keine besonderen Vorkommnisse.
	<u>Seestr POLA</u>	Fuenf Stunden Fliegeralarm. Umschlagarbeiten verzögert. D."Anna Martini" muss wegen Maschinenschaden in die Werft.
	<u>Seestr SENJ</u>	Keine besonderen Vorkommnisse.

Allegato 10 rapporto firmato dal Kapitän zur See Hunaeus (cfr. nota 12)



Allegato 11

Nel successivo allegato 12 l'informativa, datata 4 dicembre 1944 della Delegazione di spiaggia di Portorose a Circomare Pirano, della partenza per Trieste avvenuta la sera del giorno precedente, della bettolina officina trainata del rimorchiatore *Chirone*, al termine delle operazioni di recupero del motoveliero *Antonio Cecchi*.

DELEGAZIONE DI SPIAGGIA  
di PORTOROSE

Portorose li 4 Dicembre 1914  
XXII

N° 100 Prot.

Di riconoscere - Primo

Argomento: motociclisto "Antonio Vecchi"  
(meccanico.)

Seguito al foglio n. 99 del 3 corrente  
presso comunicare la partenza  
della bellissima officina da sera  
del 3 corrente alle ore 23, rimorchiatrice  
a Trieste dallo stesso rimorchiatore  
Girone.

1240 /  
12 44  
6



Hanno il Porto  
Vengono alla Spag  
Girone

#### Allegato 12

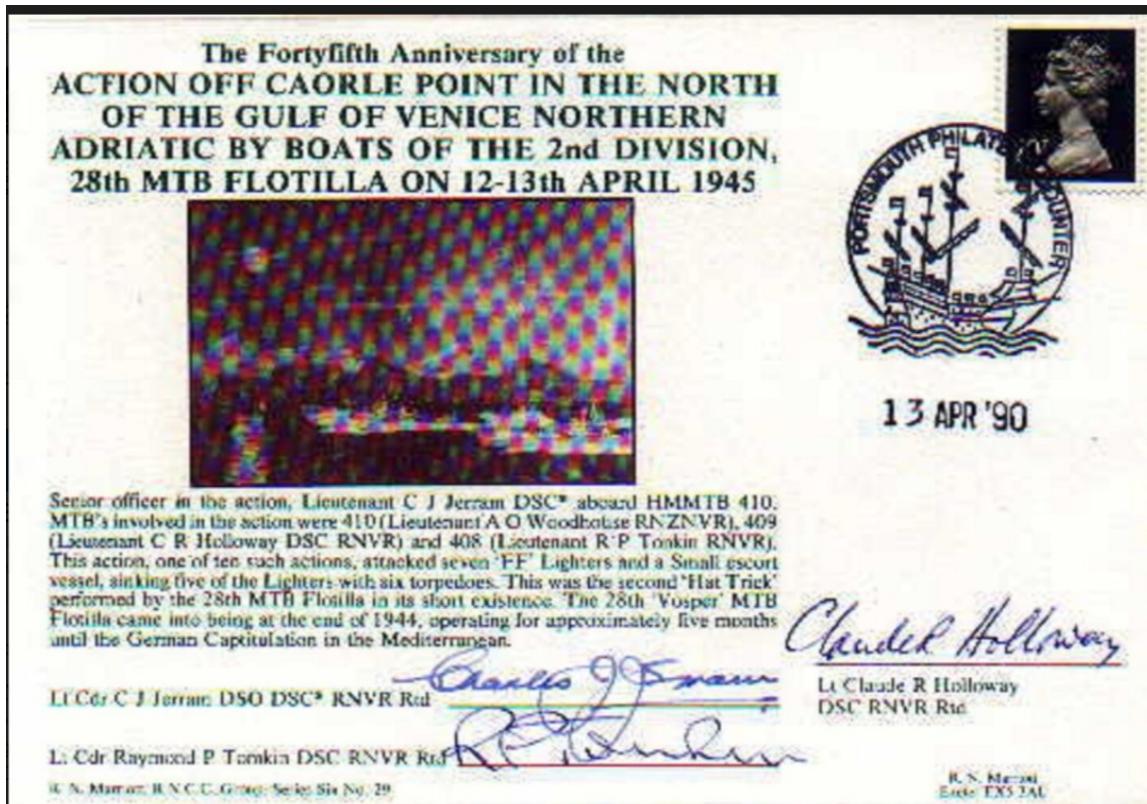
Ma veniamo ora ai fatti che ci interessano maggiormente ....

Ritengo uno dei testi più esaustivi circa le operazioni navali svolte in Adriatico "Adriatic Naval War 1940-1945" di Zvonimir Freivogel e Achille Rastelli, nel quale a pagina 453 (Allegato 13) viene accreditata, la versione britannica circa le *ultime operazioni condotte dalle HMS MTB [Motortorpedoboats - motosiluranti] nel Golfo di Venezia che ebbero luogo nelle notti del 11/12 aprile e 12/13 aprile [1945]*. Durante la prima notte la MTB 409 (Tenente di Vascello - Lt C.R. Holloway) e la 408 (Lt Tonkin) attaccarono senza successo un convoglio di tre MFP [motozattere tedesche - Motorfahrprähme] (*impiegate come posamine?*) fuori Caorle. La notte successiva le MTB 408 e 410 (Allegati 15-16) comandate dal LtCdr [Lieutenant commander - Capitano di Corvetta] Jerram a bordo della MTB 410<sup>4</sup> (Lt Woodhouse) attaccarono di nuovo e presumibilmente (*allegedly*) affondarono cinque o sei motozattere nei pressi della posizione del giorno precedente. L'avverbio *allegedly* lascia però larvatamente presupporre il dubbio degli Autori sulla reale consistenza degli affondamenti.

Last operations of British MTBs in the Gulf of Venice took place in the nights of 11/12 and 12/13 April. During the first night, MTBs 409 (Lt C.R. Holloway) and 408 (Lt Tonkin) attacked in vain a convoy of three MFPs (minelayers?) off Caorle, but one night later MTBs 408 and 409, led by LtCdr Jerram on MTB 410 (Lt Woodhouse) arrived again, to allegedly sink five from six MFPs near the position of the first encounter.

#### Allegato 13

L'azione condotta nel Golfo di Venezia la notte tra il 12 e il 13 aprile 1945 dalla 28a flottiglia MTB ebbe una tale risonanza nel Regno Unito da essere ricordata, in occasione del suo 45° anniversario, con un'emissione postale (Allegato 14). L'intestazione della cartolina commemorativa dell'impresa, fa preciso riferimento all'attacco effettuato dalle motosiluranti [Vosper 72 piedi<sup>5</sup>] contro sette "FF Lighters" (denominazione britannica delle motozattere) e una piccola unità di scorta (a small escort vessel), nel quale vennero affondate cinque motozattere a seguito del lancio di sei siluri.



Allegato 14



Allegato 15 -16: Credito foto Coastal Forces Forum Veterans of 28th MTB Flotilla

Da parte germanica i diari giornalieri del Gruppo motozattere (*MFP-Gruppe West-Adria*) sono disponibili, purtroppo, solamente fino alla data del 31 dicembre 1944, e ugualmente i rapporti del *Seetrasporthauptstelle Triest* si interrompono nello stesso periodo.

Per gli avvenimenti successivi si è reso necessario ricorrere ai diari della Seekriegsleitung (SKL) più generici nel contesto generale delle operazioni, ma ugualmente accurati per quanto riguarda gli avvenimenti principali. Nelle giornate dal 13 al 15 aprile, in alto Adriatico non vi è nulla di rilevante da segnalare; non sono riportati particolari combattimenti o perdite di unità militari.

La questione dello scontro navale avvenuto nella notte tra 12 e 13 aprile 1945 al largo di Caorle venne riproposta nel 2007 in una discussione iniziata nel forum tedesco

<https://www.forum-marinearchiv.de/smfp/index.php?topic=4655.0>

dallo storico navale italiano Enrico Cernuschi [Autore accreditato presso l'USMM, Ufficio Storico della Marina Militare] nel quale sia Cernuschi che altri ricercatori interessati alla disamina dell'avvenimento, si ponevano domande circa l'attendibilità del clamoroso affondamento del convoglio delle motozattere, che i britannici affermavano essere avvenuto in quella notte.

Quesito che qualche anno dopo, nel 2014, si posero in ugual modo i veterani della

28th MTB Flotilla nel forum britannico dedicato alle Coastal Forces, alla pagina  
<http://cfv.org.uk/forum/viewtopic.php?t=457>

nella quale un utente si chiede quale potesse essere l'unità affondata dalla 28th Flottilla dal momento che è nota l'identità di tutte le motozattere perse in Adriatico nel 1945 e nessuna di esse venne affondata in combattimento (*But all F-lighters sunk in 1945 in the Adriatic Sea are known unknown and none of them was sunk in a naval battle. What if the boat sank 28th Flotilla?* )

Altro utente, nel 2020, afferma che, in tale caso, sarebbe stata certamente una delle più alte percentuali di successo ottenuta negli attacchi delle MTB (*certainly one of the highest percentages of success in any MTB attack*)

Neppure Gabriele Faggioni, nel suo esaustivo saggio "*La guerra navale tra il Golfo di Venezia e la costa dalmata dopo l'8 settembre 1943*"<sup>6</sup> pubblicato nel Bollettino d'Archivio dell' USMM del dicembre 2012, riporta alcun riferimento in merito a questo combattimento ingaggiato dalle MTB della 28a Flottiglia.

Reputo realmente possibile che quella notte l'*Antonio Cecchi* navigasse in convoglio con la flottiglia delle MFP e possa essere stato colpito da un siluro.

Le motozattere pescavano poco più di un metro ed era quasi impossibile silurarle, mentre il pescaggio del motoveliero a pieno carico era di oltre m 3,5.

I problemi riscontrati nei siluri britannici, che affliggevano sia quelli tedeschi che statunitensi tendevano a farli navigare circa 10 piedi (3,0 m) più in profondità di quanto impostato e, qualora dotati di acciarino magnetico, l'accensione poteva verificarsi anche a 50 piedi (15 metri) di distanza dal bersaglio, lasciando così presupporre un falso successo del lancio<sup>7</sup>

Un'altra domanda da porsi è quale fosse il motivo del trasporto, ma soprattutto quale fosse la provenienza di quei 67 motori, dei quali credo arbitraria la specifica, di produzione "Ansaldo".

---

6 <https://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/bollettino/Documents/2013/Dicembre/faggioni.pdf>

7 ammiraglio Andrea Mucedola in <https://www.ocean4future.org/savetheocean/archives/82627>

È mia opinione che una simile quantità di macchine (di non grandi dimensioni, per poter essere stivate in tale numero in un motoveliero di 39 m) provenisse dall'approvvigionamento di motori destinati alla costruzione di motozattere, mai installati a causa dell'annullamento delle commesse.

In conseguenza dell'otto settembre 1943 le autorità germaniche imposero una pesante occupazione militare alla Venezia Giulia, divenuta "Zona di Operazioni del Litorale Adriatico" (*Operationszone Adriatisches Küstenland* - con acronimo OZAK), assumendo oltretutto il totale controllo della cantieristica triestina e monfalconese, tant'è che gran parte dell'attrezzatura meccanica della Fabbrica Macchine di Sant'Andrea, annessa al cantiere San Marco, era stata prelevata e trasferita forzatamente nel cantiere di Linz.<sup>8</sup>

Tra le varie commesse di naviglio effettuate dalla Kriegsmarine, ai primi mesi del 1944, *il cantiere San Marco aveva consegnato 14 motozattere da 310 tonnellate di dislocamento su 29 commissionate, rimaste in parte incomplete o stornate per il crollo della situazione contingente*<sup>9</sup>. Situazione analoga per il cantiere navale di Monfalcone, dove era in atto la costruzione di un notevole numero di motozattere ordinate dalla Marina germanica, delle quali solo 23 vennero consegnate, 9 distrutte sugli scali e annullata la costruzione di circa 45 unità<sup>10</sup>.

Le armate di Tito sferrarono la loro offensiva finale il 20 marzo 1945. Nel frattempo era già in atto la parziale evacuazione delle truppe tedesche dal Litorale, nel miraggio di affrontare un'estrema difesa, concentrandosi in Carinzia. La Marina tedesca aveva previsto di affondare le proprie unità per non farle cadere in mano jugoslava e di asportare o distruggere la gran parte dei materiali riutilizzabili ai fini bellici. Il 1° maggio le navi superstiti della Kriegsmarine si autoaffondarono a Trieste e a Monfalcone, il 2 maggio le imbarcazioni della 10. Flottiglia, ancora in grado di navigare, raggiunsero la foce del Tagliamento dove vennero affondate dai propri equipaggi dei quali, alcuni riuscirono a raggiungere le linee britanniche, altri furono fatti prigionieri dalla Jugoslavia.

La regia Marina, in previsione dell'Operazione C3, l'invasione di Malta aveva ottenuto dalla Kriegsmarine i disegni per la costruzione delle motozattere del tipo MFP-A (prima serie). Ne fece impostare inizialmente 65 unità, numerate da 701 a 765, principalmente nei cantieri di Palermo e successivamente nei cantieri del gruppo CRDA che, dopo l'armistizio, operarono esclusivamente su commesse germaniche.

Le macchine installate dalla Regia Marina sulle motozattere non erano di fabbricazione Ansaldo. Il loro apparato di propulsione, per una potenza complessiva di 450 hp, consisteva di tre motori diesel OM, a sei cilindri, da 150 hp ciascuno, prodotti dalle Officine Meccaniche di Varese; una versione marinizzata dei motori BXD, per automotrici ferroviarie del tipo "littorina", prodotti su licenza della svizzera Saurer, ingranati su altrettanti assi porta elica che consentivano ai mezzi, praticamente inaffondabili essendo dotati di 34 compartimenti stagni, una velocità di crociera di 13 nodi. Solamente per alcune delle motozattere ordinate direttamente dalla Kriegsmarine, la fornitura dei materiali era stata inviata direttamente dalla Germania. La loro motorizzazione consisteva in tre motori Deutz a sei cilindri da autocarro, della potenza unitaria di 130 hp.

I motori italo svizzeri erano però i più ampi dagli equipaggi, consentendo ai mezzi una velocità di crociera superiore di circa 2,5/3 nodi.

Non potendo entrare nel dettaglio circa la provenienza dei 67 motori caricati sull'*Antonio Cecchi*, è da tener presente che la gamma dei motori Ansaldo, concentrata su macchine navali a bassi regimi di rotazione, nel periodo bellico, non disponeva di motori veloci prodotti in gran numero<sup>11</sup>.

8 Cherini A. L'industria metalmeccanica giuliana dalle origini ai giorni nostri, Quaderno A.M.A. n°77, Trieste 1997

9 E. Gellner, P. Valenti - Storia del cantiere San Marco di Trieste

10 P. Valenti - Storia del cantiere navale di Monfalcone

11 <https://archivio.fondazioneansaldo.it/s/1/media/2579>

Pur essendosi cimentata, già a partire dagli anni '20 nella costruzione di motrici diesel ferroviarie, la sua ultima realizzazione, in questo settore, fu quella del motore 8 cilindri a "V", ciclo Diesel a 4 tempi, della cilindrata di 16.370 cm<sup>3</sup>, erogante circa 136 hp (100 kW) a 1.500 giri, costruito peraltro in pochissimi esemplari e che non diede seguito alla produzione di serie<sup>12</sup>.

A motivo di queste considerazioni ho una certa perplessità nel pensare che nel 1944-45, vi fosse disponibilità di un tale contingente di motori Ansaldi essendo, oltretutto, completamente bloccata nei cantieri giuliani, la costruzione di naviglio commerciale.

Il contesto bellico nel quale si svolsero i sopra menzionati fatti è il seguente:

Le motozattere nelle quali le MTB britanniche si imbatterono al largo di Caorle facevano parte della 10. Landungsflottille, la cui base operativa, a partire dal maggio 1943, aveva sede a Trieste. [Landungsflottille, letteralmente flottiglia da sbarco; questo tipo di unità era considerato *ante litteram* di impiego multiruolo, svolgendo, secondo il tipo di allestimento e armamento, i più disparati servizi: antiaereo, posamine, sbarco unità corazzate e battaglioni di Marina, distruzione del naviglio della Marina partigiana, trasporto rifornimenti ,ecc.].

Nell'aprile 1945, a causa dei frequenti attacchi portati dalle forze d'insurrezione del CLN, uomini e mezzi navali dislocati nelle lagune tra Grado e Caorle, vennero dirottati a Trieste; il rimanente personale della flottiglia, non imbarcato a causa dello stillicidio delle unità, dovuto alle mine e agli attacchi aerei alleati, fu incorporato nello speciale battaglione di Marina, appena costituito dal Kapitän zur See Helmut Hunaeus<sup>13</sup>, il comandante in capo della Kriegsmarine nel settore Adriatico. Il battaglione, composto da parte degli equipaggi della 10a flottiglia da sbarco e della 2a e 3a Flottiglia da Trasporto, nella prima metà dell'aprile 1945, si trasferì in assetto di marcia nei pressi di Montebelluna (Treviso), da dove, imbarcando su autocarri, raggiunse Cortina d'Ampezzo.

In questa località, il 6 maggio 1945, il battaglione si arrese agli americani che successivamente lo affidarono in custodia agli inglesi, avviandolo alla prigionia.

Il comandante Hunaeus, che non si era macchiato di alcun crimine, venne liberato nel gennaio 1946.



Allegato 17 MTC 1005 - ex MZ 737 - musealizzata all'Arsenale di Venezia

Questa vicenda presenta ancora oggi parecchi aspetti oscuri.

Nel sito web *Historisches Marine Archiv*, sito di riferimento per gli studiosi della materia e pertanto solitamente di ottima affidabilità, in data 16.1. 2022, tale Thomas Weis, aggiornava l'elenco delle perdite delle motozattere MFP (Landungsfahrzeuge e Marinefährpräme).

Riporto esclusivamente quanto attinente all'evento considerato (Allegato 18). <sup>14</sup>

12 [https://www.marklinfan.com/f/topic.asp?TOPIC\\_ID=3168](https://www.marklinfan.com/f/topic.asp?TOPIC_ID=3168)

13 [https://de.wikipedia.org/wiki/Helmut\\_Hunaeus](https://de.wikipedia.org/wiki/Helmut_Hunaeus)

14 <https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/landungsfahrzeuge/marinefaehrprahm/beschreibung.php>

	-	-	F ... (021)	13.04.1945	Motortorpedoboot	16.01.2022
	-	-	F ... (022)	13.04.1945	Motortorpedoboot	16.01.2022
	-	-	F ... (023)	13.04.1945	Motortorpedoboot	16.01.2022

## Allegato 18

Premesso che nonostante il distintivo ottico "F" indichi correttamente il pennant caratteristico delle motozattere tedesche, i numeri progressivi 021 - 022 - 023 non sono indicativi di alcuna unità di questa classe, la cui numerazione inizia partendo dal n° 111 per finire al n° 1230<sup>15</sup>. I dettagli degli avvenimenti sono identici per tutti i tre mezzi presi in considerazione:

*12/13 aprile 1945 Attacco delle MTB britanniche 410, 408 e 411 a 6 mezzi navali di scorta nei pressi di Caorle dove vennero affondate 3 MFP.* [1]

*Sinistro avvenuto il: 13 aprile 1945 - Luogo del sinistro: al largo di Caorle / Adria*

*Tipo di sinistro: Motosilurante - Causa del sinistro: Siluro - Nazione nemica: Gran Bretagna*

*Tipo di nemico: Motosilurante - Nome nemico: MTB 410, 409, 408*

L'estensore di queste note cita esclusivamente le (sotto elencate) fonti britanniche, notoriamente restie a riconoscere i propri insuccessi, tendendo di norma a magnificare le proprie capacità militari, svilendo quelle dell'avversario. Per non innescare inutili polemiche, mi limito solamente a precisare che tali chiose non apportano alcun nuovo elemento a conferma del "clamoroso" successo.

*QJ National Archive Londonuovon: MO 6220*

[1] Reynolds/Cooper, Mediterranean, p.161 (= Link)

[2] Dudley Pope, Flag Four, p.275

Visto attraverso la mia ottica, quella di un ex operatore subacqueo che, esclusivamente per motivi di ordine anagrafico, è stato costretto ad appendere muta e bombole al chiodo, ma che comunque mantiene stretti contatti con i più giovani colleghi ancora in attività, espongo queste considerazioni:

L'Alto Adriatico, caratterizzato da fondali generalmente sabbiosi e di moderata profondità, è oggetto di intensa pesca a strascico. La componente elettronica delle moderne imbarcazioni professionali, dedita a questa attività, permette di rilevare con precisione metrica la posizione e la morfologia di ogni afferratura in grado di danneggiare le attrezzature trascinate sul fondo.

Per professione, ma soprattutto spinto dall'innato interesse per il mondo sottomarino, mi sono impegnato per oltre quarant'anni nella ricerca in mare, sia di relitti che nella mappatura delle formazioni rocciose sedimentarie, costituendo grazie anche all'apporto delle informazioni raccolte dai pescatori, un imponente database riguardante tali ostacoli sommersi, in buona parte controllati in immersione.

Sono certo che nella zona interessata a questo scontro navale e in tutto il settore occidentale dell'alto Adriatico, non sono presenti relitti di motozattere, salvo i resti della MFP 956<sup>16</sup> ritrovata nel settore orientale, in Istria, fuori Pirano. Le uniche recuperate e demolite nel dopoguerra nel nostro Compartimento Marittimo sono esclusivamente quelle autoaffondate in basso fondale a Punta Tagliamento.

15 Erich Gröner Dieter Jung: Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-1945 und ihr Verbleib - Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 20

16 [https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/landungsfahrzeuge/marinefaehrprahm/ausgabe.php?where\\_value=527](https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/landungsfahrzeuge/marinefaehrprahm/ausgabe.php?where_value=527)

Motovelieri e pescherecci, solo occasionalmente sono stati oggetto di recupero in mare aperto, generalmente in tempi brevi, a seguito di un naufragio avvenuto per avverse condizioni meteo marine, qualora i danni subiti non fossero eccessivamente elevati; per numerosi altri, abbandonati nei fondali, il tempo trascorso e l'intrinseca aggressività delle condizioni ambientali, ne hanno deteriorato le strutture e, qualora lignee, facendole collassare, rendendo così più difficoltoso il loro riconoscimento.

Nelle acque antistanti Caorle, a 4,3 miglia x 152° dall'entrata di porto Santa Margherita, giace il relitto di un motoveliero a tutt'oggi mai identificato: *si trova in assetto di navigazione in un fondale di 17,5 metri. L'opera morta di legno è completamente deteriorata, mentre una parte di opera viva potrebbe ancora essersi conservata sotto la sabbia. Le attrezature di bordo in metallo, visibili sul fondale, comprendono un grosso verricello con le catene delle ancore, alcune bitte d'ormeggio in ghisa, le lamiere dei serbatoi, il motore di propulsione, bombole, cavi d'acciaio e tubi sparsi. Il carico pare essere costituito essenzialmente da attrezzi e materiali per l'edilizia, tra i quali spicca un gran numero di badili, picconi d'acciaio e tondini accatastati. L'altezza del relitto dal fondo è di circa 0,5 m; l'area interessata dai rottami, rilevata tramite scansione effettuata con ecosonda multi beam è di circa 2000 m<sup>2</sup> (60 x 30m).*<sup>17</sup>

La vastità del campo dei rottami, compatibile con l'impatto del natante con un siluro e le dimensioni del mezzo, lasciano supporre che lo scafo in questione, localmente noto come "relitto dei picconi" possa essere quello dell'*Antonio Cecchi*.

Ma quale sarebbe stata la sorte del carico dei motori, non presente in questo relitto? Provo a darne una spiegazione che, pur rimanendo nel campo delle ipotesi, potrebbe avere qualche fondamento.

A poca distanza da questo sito, mezzo miglio più al largo, sullo stesso rilevamento da Porto Santa Margherita, il canale di accesso all'interno Porto di Caorle, il 16.10.1946, la Liberty Ship *Cassius Hudson* carica di carbone destinato a Trieste affondò impattando due volte contro mine vaganti.

[L'alto Adriatico non era stato ancora completamente bonificato<sup>18</sup> dal gruppo costituito dal "Royal Navy Lt. Commader" Lionel Crabb, che si avvalse per oltre due anni degli operatori del Gruppo Gamma della Xa Flottiglia MAS comandati da Eugenio Wolk, radunati a tale scopo dagli Alleati a S. Andrea - Venezia, nelle strutture dell'ex idroscalo<sup>19</sup>, a seguito delle trattative di resa della Xa, arroccata in armi all'interno del Collegio Navale di S. Elena].

Mentre il carico di carbone contenuto nelle stive fu presto recuperato dai palombari mediante grandi "sorbone" ad aria, come riportato nella rivista "Illustrazione del Popolo" del 21 dicembre 1947<sup>20</sup> (Allegato 19), il piroscafo venne venduto il 20 gennaio 1948 alla Venturi Salvataggi e Recuperi Imprese Marittime, Società per Azioni, Genova.

Non sono noti gli avvenimenti successivi, ma è mia opinione che, riparate le falle tramite palombari, lo scafo sia stato rimesso in galleggiamento e demolito altrove.

A comprova, ne fa fede l'impronta tutt'ora esistente sul fondale, caratterizzata dalla presenza al suo esterno di resti di carbone e alcuni rottami metallici non strutturali, rilevata con apparato multi beam (Allegato 20) dalla società CAM Idrografica dell'amico Andrea Falconi.

Le navi demolite in loco dai palombari, nei fondali ove i loro residui non costituivano ostacolo alla navigazione, venivano tagliate solamente fino a filo fondo, abbandonando la sezione di carena parzialmente insabbiata, essendo antieconomico il suo totale recupero. I loro resti sono pertanto di difficile individuazione, come è riscontrabile per i vicini piroscafi *Palermo* e *Numidia*,

17 Falconi Andrea "I relitti del Golfo di Venezia" pagg. 95-97

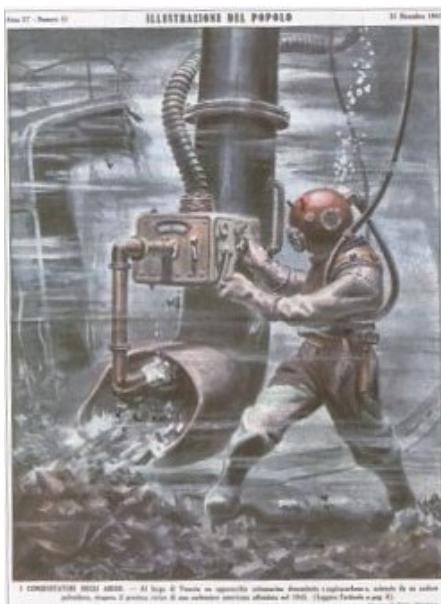
18 [https://en.wikipedia.org/wiki/SS\\_Cassius\\_Hudson](https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Cassius_Hudson)

19 Pompei Bruna "Eugenio Wolk -Lupo- comandante dei Gamma della Xa MAS"

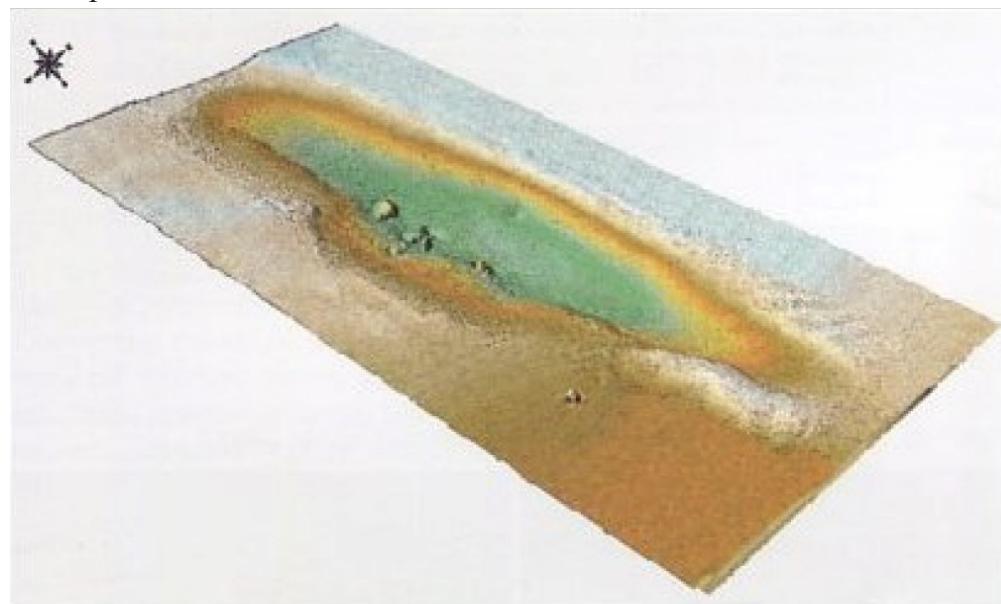
20 Falconi Andrea op. cit. pag. 93

Essendomi ben note le consuetudini "piratesche" perpetrate da talune imprese di recupero in tempi passati, nella totale assenza di specifici controlli effettuati da parte delle preposte locali Autorità Marittime, non mi stupirei, qualora individuato il vicino relitto, ne fosse stato prelevato il facile carico senza aver assolto preventivamente agli obblighi di legge che disciplinano tale materia.

Le caratteristiche della macchina di propulsione e l'argano salpa ancora che spesso, qualora dotato di parti di fusione, porta impresso il nome del costruttore, ad una indagine più accurata potrebbero fornire indizi illuminanti. Sempre restando nel campo delle ipotesi, nel caso che questo relitto fosse effettivamente quello dell'*Antonio Cecchi*, avrebbe potuto trasportare o comunque avere a bordo materiali residuali e attrezzature dell'Organizzazione Todt, quali pale, picconi e tondini per cemento armato, impiegati per la costruzione di opere difensive, stradali e bunker, non asportati contestualmente ai motori, in quanto di poco o nullo valore commerciale.



Allegato 19



Allegato 20 credito Andrea Falconi-restituzione grafica 3D multi beam

Pur essendo consapevole che le ipotesi avanzate possono apparire utopistiche, in base alla sommatoria di queste considerazioni tutte le tessere del mosaico andrebbero collocate al loro posto.

Mi riservo di chiedere agli amici subacquei della zona di effettuare un'indagine più approfondita sul "relitto dei picconi", possibilmente reperendo informazioni sulla più disparata oggettistica sicuramente ritrovata al suo interno, o nelle vicinanze, nel corso degli anni.

Danilo Pellegrini      Luglio 2024

## Bibliografia e fonti di riferimento

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| Marcon T.                | "I muli del Mare", Mendola editore, Augusta, 1982.   |
| Bagnasco E.              | "Le motozattere italiane nella seconda guerra mondiale", Notiziario della Marina, USMM, Roma, marzo 1998.      |
| Meleca V.                | "I relitti di Siderno - Il mistero delle motozattere MZ 746 e MZ 774", Bollettino d'Archivio, USMM, Roma, 2013 |
| Pagano G.P.              | "Navi Mercantili Perdute", USMM, Roma, 1990  |
| Freivogel Z. Rastelli A. | "Adriatic Naval War 1940-1945", Despot Infinitus, Zagreb, 2015   |
| Poddighe G.C.            | "La regia Marina italiana e l'impiego dei motori endotermici" Academia Edu, 2019                               |
| AA. VV.                  | Archivio Ansaldo   |

- Gröner E. Jung D. "Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-1945 und ihr Verbleib", Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 2001
- Regia Marina Ufficio Recuperi - relazione comandante Lendaro "Naviglio affondato e lavori di recupero" nel Compartimento di Venezia, 25.2.1946, archivio autore
- M.M.I. Compamare Venezia, "Relitti affondati nella giurisdizione di Venezia e non ancora recuperati nel maggio 1953", archivio autore
- Falconi Andrea "I relitti del Golfo di Venezia", Regione Veneto, 2015
- De Nicolò Lucia "Marineria Risorta" Pieve Poligrafica Editore, Villa Verrucchio, 2016
- Pompei Bruna "Eugenio Wolk -Lupo- comandante dei Gamma della Xa MAS", Ritter Editore, Trieste 2009
- Silvagni M e M "Voci e immagini della marineria - Maestri d'ascia, barche, cantieri" collana Rerum Maritimarum, quaderno n°3, Museo della marineria Pesaro, 2008
- Barbensi I. Spazzapan G. "Repertorio Marina mercantile", archivio autore
- R.I.Na. Libri Registro - annate varie
- Kriegsmarine "KTB" West Adria, Seetrasporten Triest, Hafenschutzflottille Venedig, Admiral Adria, Marineoberkommando Adria, KTB Landunggruppe West Adria
- <https://uboat.net>
- <https://historisches-marinearchiv.de>
- <http://cfv.org.uk/forum> Coastal Forces