

COME È STATO TROVATO DALLE IANTD EXPEDITIONS  
IL RELITTO DELLA RE UMBERTO

# SPEZZATA IN DUE DA UNA MINA TEDESCCA

IL PIROSCAFO, CHE PER TANTI ANNI HA TRASPORTATO I NOSTRI EMIGRANTI SULLA ROTTA DEL BRASILE, RISALENDO PERSINO PER CINQUECENTO CHILOMETRI IL RIO DELLE AMAZZONI, ALL'INIZIO DELLA PRIMA GUERRA MONDIALE VENNE REQUISITO DALLA REGIA MARINA E ADIBITO AL TRASPORTO TRUPPE. AFFONDÒ DAVANTI A VALONA, IN ALBANIA, IL 4 DICEMBRE 1915. LE VITTIME, DUE UFFICIALI E CINQUANTOTTO SOLDATI, FURONO RELATIVAMENTE POCHE GRAZIE ALL'ORGANIZZAZIONE DELLA NAVE E ALLA TEMPESTIVITÀ DEI SOCCORSI. A DEPORRE L'ORDIGNO FU IL SOMMERSIBILE UC-14

Testo di FABIO RUBERTI  
Foto di MASSIMILIANO RANCAN

**“N**otizia di Ferragosto! Trovato un grande piroscampo nella Zona di Punta Linguetta, spezzato in due, 60 metri circa la coperta. Mezzo miglio dalla Regina Margherita direzione della Punta, zona grotta”. Inviato: 11.31.13 del 15 agosto 2007. Mittente: Cesarealba. Guardo il messaggio sul telefonino e alzo lo sguardo verso il tempio di Poseidon, di fronte a me, a picco su Capo Sounion, estremo lembo dell'Attica; penso che luogo più appropriato non poteva esserci per ricevere la notizia del ritrovamento della *Re Umberto!* Dalle bianche colonne di marmo del suo tempio, il dio del mare degli an-

tichi greci ci aveva accordato la sua benevolenza. Due anni di immersioni e ricerche storiche, di mille piccoli e grandi problemi sembravano sparire nel blu intenso del mare della Grecia e nell'azzurro, senza una nuvola, del suo cielo. La certezza non c'era ancora, ma quale altro piroscampo spezzato in due, simile al *Re Umberto*, poteva trovarsi nello stesso punto di affondamento? Senza averlo ancora visto sentivo che quello non poteva essere altro che “il nostro relitto”. Telefono subito a Cesare per complimentarmi e ci scambiamo le opinioni: anche lui conviene che, pur

tratta sicuramente del relitto della *Re Umberto*. A quel punto bisognava solo documentarlo.

Chiusa la comunicazione con Cesare mi trovo a riflettere su pensieri che altre volte mi avevano catturato: come era possibile che delle lamiere inanimate, una volta riscoperte, potessero diventare testimoni di storie vissute, di tempeste, ma anche di serene navigazioni in giornate meravigliose, come questa che mi stava riportando a Glyfada dopo l'immersione a Capo Sounion, di storie d'immigrazione e di guerra, di Storia con la maiuscola e di storie di comune umanità?

### NAVE DI EMIGRANTI

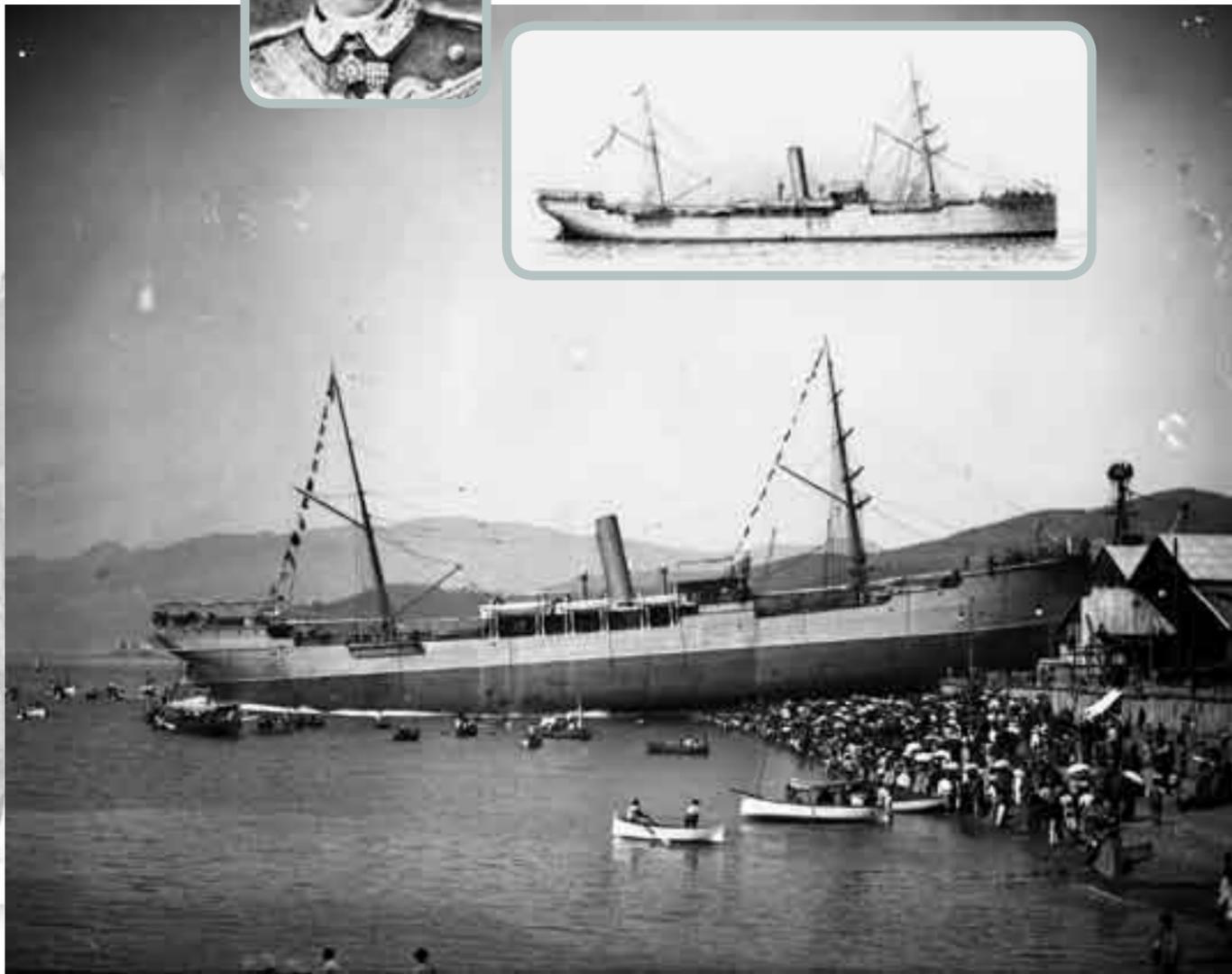
Il piroscafo *Re Umberto*, assieme al *Giulio Cesare* e al *Michele Lazzaroni*, faceva parte di una classe di tre navi dalle caratteristiche abbastanza omogenee, ordinate dall'armatore Mazzino di Roma al cantiere Ansaldo di Sestri Ponente. Queste tre navi furono le prime tre unità passeggeri a essere costruite dal

cantiere di Sestri per il servizio transatlantico. Infatti, allora per la costruzione di piroscafi destinati alle linee oceaniche era necessario ricorrere a ordinazioni o acquisti all'estero, essenzialmente presso i cantieri inglesi. I cantieri nazionali erano in grado di garantire la produzione di bastimenti a vela, ma per le costruzioni di moderni piroscafi a vapore i costi in Italia erano ancora molto alti e i termini di consegna lunghissimi. Perciò, nell'ottica di una politica a favore dell'industria cantieristica nazionale fu varata, nel 1886, una legge che prevedeva l'applicazione di agevolazioni e sussidi per le costruzioni navali effettuate nel nostro Paese, e i tre nuovi piroscafi costruiti dall'Ansaldo furono fra i primi a beneficiarne.

Il *Re Umberto* stazzava 2.974 tonnellate lorde e 2.204 tonnellate nette, aveva uno scafo in acciaio di circa cento metri



*Re Umberto I e, sotto, il disegno e un momento del varo del piroscafo Re Umberto. A sinistra, il relitto.*



di lunghezza e dodici metri di larghezza, una sola elica e macchine compound a triplice espansione in grado di imprimere alla nave una velocità di dieci - dodici nodi. Varato il 13 settembre 1892, originariamente doveva chiamarsi, più modestamente, *Nina*, ma il nome fu poi cambiato in onore dell'allora sovrano Umberto I, che partecipò al varo della nave nel contesto delle celebrazioni colombiane.

Mentre era ancora in costruzione, il piroscafo *Re Umberto* fu acquistato dall'armatore Repetto, di Genova, e, una volta terminato, venne impegnato nel trasporto di emigranti verso la parte più meridionale del Brasile, al confine con l'Uruguay e l'Argentina; nei viaggi di andata effettuava regolare scalo nei porti brasiliani di Rio de Janeiro e Santos. Assieme alle due navi gemelle, doveva rispondere alle esigenze del flusso emigratorio dall'Italia verso il Sud America, in particolare verso il Brasile meridionale, l'Argentina, l'Uruguay e il Paraguay.

Nel decennio 1890 - 1900 l'intensità del flusso verso il Brasile raggiunse un livello tale da richiedere l'organizzazione di specifiche linee destinate ai porti del Sud Brasile (Rio e Santos) e di una linea speciale per i porti del Nord Brasile,

con occasionale prolungamento a Manaus. Si trattava di linee caratterizzate, soprattutto in determinate stagioni, da un notevole afflusso di passeggeri, per le quali gli armatori italiani impiegavano spesso navi da carico, magari anche moderne per l'epoca, ma appena adatte a stivare centinaia di persone in condizioni di viaggio certo non ideali. In tale contesto, il piroscafo postale *Re Umberto*, con i suoi adeguati alloggi per i passeggeri, era sicuramente una nave comoda e moderna per i suoi tempi, in grado di offrire condizioni e comodità di viaggio notevolmente superiori alla media. Infatti, per l'epoca in cui venne costruito, le caratteristiche di questa imbarcazione erano prerogative tipiche di una grossa nave da emigranti, pienamente rispondenti alle esigenze di coloro che emigravano per migliorare le loro condizioni di vita.

L'aspetto esteriore del piroscafo *Re Umberto* poteva sembrare modesto, sicuramente lontano dal canone estetico dei transatlantici successivi, soprattutto mancava delle imponenti sovrastrutture e dei ponti di passeggiata coperti, che comunque all'epoca erano piuttosto rari. Gli alloggi per i passeggeri erano racchiusi nelle tughe di coperta, nel ponte di batteria, nel primo corridoio: era, insomma, normale che i locali destinati ai passeggeri restassero celati all'interno delle strutture del piroscafo. Il *Re Umberto*, però, introduceva un dettaglio moderno e ancora poco diffuso nelle costruzioni navali di quel periodo, ossia la prora dritta e non più quella affusolata a veliero, tanto diffusa, invece, nel naviglio precedente, anche a propulsione meccanica. Il piroscafo inizialmente venne dotato di velatura ausiliaria, che consentiva la navigazione a vela nel caso di avaria di macchina, perdita dell'elica o esaurimento del carbone. Anche questa era una dotazione d'uso tipica dei piroscafi a vapore dell'epoca; per quanto si tendesse già a una graduale soppressione delle vele, alla limitazione dei pennoni e all'accorciamento degli alberi, tale dotazione continuò comunque a restare in uso fin verso la fine dell'ottocento.

Gli alloggi per i passeggeri erano distinti in cabine di prima classe e in cameroni per emigranti, le sole sistemazioni che andavano bene per le categorie sociali che affrontavano una traversata atlantica: la grande borghesia, che viaggiava per affari o per diporto, e la popolazione più povera, costretta a emigrare per

la necessità di trovare un luogo dove sopravvivere.

Per comprendere la storia e i dettagli di una nave il cui compito primario era il trasporto di emigranti bisogna rendersi conto delle condizioni di vita di allora delle classi più umili, che spingevano questa gente a cercare un'esistenza migliore. L'emigrazione italiana, tra la fine dell'ottocento e gli inizi del novecento, fu un fenomeno sociale di portata mondiale, la grande migrazione durò per oltre quarant'anni, dal 1861 al 1913, durante i quali milioni di italiani furono costretti a cercare all'estero condizioni di vita più accettabili di quelle che avevano in patria.

Prima del 1860, nessuno si curò di controllare i dati relativi ai movimenti migratori dall'Italia verso l'estero e solo in seguito il neonato Regno d'Italia cominciò a valutare il fenomeno, sia in relazione alle dimensioni considerevoli che di anno in anno stava assumendo, sia per censire in qualche modo il grande esodo di manodopera cui l'Italia assisteva impotente.

Il censimento generale del 1861 accertò l'esistenza di comunità italiane all'estero già abbastanza consistenti nei paesi europei e del bacino mediterraneo, ma soprattutto nelle due Americhe, in particolare in quella meridionale. Nel 1876, le autorità governative, preoccupate per il fenomeno, iniziarono a rilevare con regolarità l'emigrazione, riuscendo a ottenere cifre più sicure che dettero risultati sconvolgenti. Fu calcolata statisticamente una migrazione nel precedente quinquennio (1869 - 1875) di una media di centoventimila persone all'anno; nel 1880 l'incremento raggiunse i centotrentacinquemila emigranti l'anno. Dal 1887 agli inizi del '900, quando il fenomeno iniziò a calare, vi fu un aumento che si stabilizzò su una media di duecentosessantanovemila persone all'anno, per la maggioranza dirette verso le Americhe.

Il risultato di tale fenomeno sociale è che le attuali statistiche ufficiali indicano in ben venticinque milioni gli oriundi italiani abitanti oggi in Brasile, in diciotto milioni quelli che vivono in Argentina e in sedici milioni negli Stati Uniti; tutti gli altri paesi seguono con un netto distacco. E' visibile in internet la spasmodica ricerca di notizie e tracce delle proprie origini da parte dei discendenti degli emigranti di allora. Io stesso più di una volta sono stato contattato per e-mail e talvolta per skype da argentini,

brasiliani e anche statunitensi che portano lo stesso mio cognome per sapere chi sono, o quali erano i nomi dei miei antenati. Insomma, tutte storie un po' tristi, che fanno pensare.

L'emigrazione non fu solo meridionale, come molti pensano, ma anche centro-settentrionale, specialmente quella diretta in Brasile e nel Sud America in generale. Interi paesi dell'Appennino toscano-emiliano e ligure si svuotarono, così come molte campagne del Veneto, della Lombardia e comunità dell'arco alpino, in particolare del Friuli e del Trentino, che però all'epoca non facevano ancora parte del Regno d'Italia. Non a caso, infatti, il principale porto di partenza per gli emigranti era Genova. Visto che la maggioranza dei passeggeri erano emigranti, era raro che una nave avesse anche alloggi di seconda classe, i quali vennero allestiti inizialmente sulle navi inglesi destinate alle linee d'Oriente, in particolare per l'India, proprio per agevolare il viaggio ai "civil servants" e ai militari che andavano a prestare servizio in quei luoghi lontani dell'impero. Sulle rotte atlantiche, essi apparvero solo verso la fine dell'800, e anche in questo caso dapprima sulle navi dei grandi armatori inglesi, che volevano favorire la parte più ricca del traffico migratorio, in genere composta da piccoli borghesi e mercanti.

Il *Re Umberto* aveva gli alloggi di prima classe al centro, mentre sugli altri piroscafi di quel periodo si trovavano generalmente a poppa, considerata an-

cora la parte nobile della nave. Questo fu sicuramente un ulteriore elemento di novità e di modernità, in anticipo sui tempi visto che sarebbe diventato in seguito una regola tipica dei grandi transatlantici moderni.

Secondo l'uso dell'epoca, gli alloggi di prima classe prevedevano un salone

da pranzo dotato di lunghe tavole con poltrone fisse, girabili su perno, e di divani a parete. Al salone avevano accesso le cabine, dotate di quattro posti a cuccette sovrapposte. L'arredamento e l'allestimento erano sostanzialmente semplici: non c'era acqua corrente, né campanelli o impianti elettrici, né riscaldamento. Solo sulle navi più grandi e recenti potevano esserci anche una saletta da fumo e una da musica.

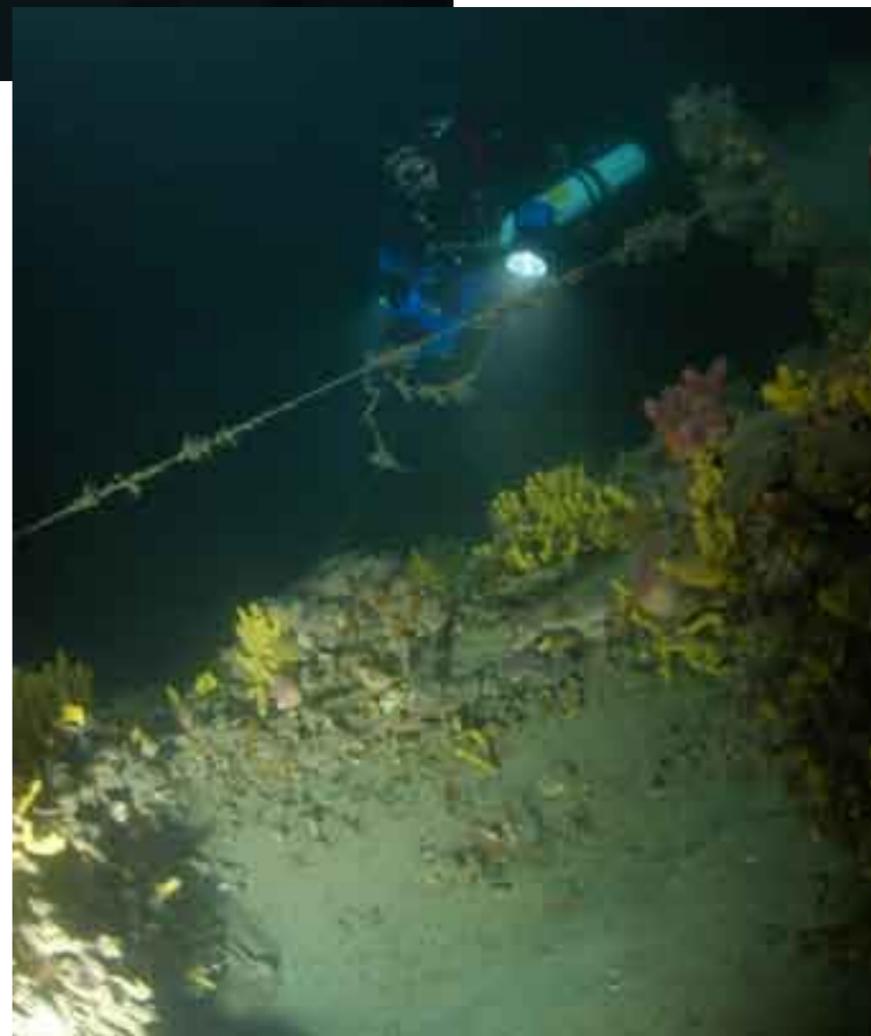
Gli alloggi per la terza classe erano allestiti esclusivamente in cameroni comuni, separati per uomini e donne e, in entrambi i casi, attrezzati con un triplice ordine di cuccette. Vi era solo uno spaccio per il vino, che chiudeva presto la sera, e un'infermeria. I pasti venivano

*Il Re Umberto portava gli emigranti da Genova a Manaus, sul Rio delle Amazzoni. Il relitto coperto di spugne.*



distribuiti alla maniera del rancio militare e consumati dagli emigranti sui ponti, o nei dormitori, a seconda delle condizioni del mare.

La *Giulio Cesare* e la *Michele Lazzaroni*, quest'ultima in seguito ribattezzata *Remo*, furono impiegate per quattro anni sulle linee per il Nord Brasile dalla Società Ligure Romana dell'armatore Mazzino. Nel 1896, la maggioranza azionaria della Ligure Romana venne acquisita dall'armatore Repetto, proprietario della *Re Umberto*, e dall'armatore Cresta, di Genova, titolare della Società Italo



Brasiliana che aveva istituito una linea regolare per emigranti tra Genova, Rio de Janeiro, Santos e i porti del sud del Brasile. Quest'ultima, per alcuni viaggi in Brasile, prese a noleggio sia il piroscafo *Giulio Cesare* che il *Remo* (ex *Lazzaroni*), attribuendo alle due navi rispettivamente i nuovi nomi di *Maranhao* e *Parà* in ossequio alle loro destinazioni in Sud America. A seguito dell'operazione, la Società Ligure Romana si trasformò, nel 1897, nella famosa Società Ligure Brasiliana, all'interno della quale venivano di nuovo riunite le tre navi gemelle costruite dall'Ansaldo; per l'occasione, il *Parà* cambiò ancora il nome in *Minas* e il *Maranhao* in *Rio Amazonas*.

Direttore della Ligure Brasiliana fu nominato l'avvocato Gavotti, deputato in Parlamento e da lungo tempo impegnato nel trasporto di emigranti in Brasile, lucrosa attività per la quale si conquistò anche l'approvazione e il sostegno del governo brasiliano, che allora necessitava di mano d'opera a buon mercato. Sotto la direzione di Gavotti i traffici della Ligure Brasiliana conobbero un grande sviluppo e il *Re Umberto*, il *Minas* e il *Rio Amazonas* rappresentarono per una decina d'anni le migliori navi della società.

I vasti territori del Brasile settentrionale costituivano un mercato in grande espansione economica e di forte richiamo. In accordo con gli stati del Parà e dell'Amazonas, l'avvocato Gavotti avviò una linea di collegamento specifica per i porti brasiliani sul Rio delle Amazzoni: Belem e Manaus, a circa cinquecento miglia all'interno del grande fiume, percorso per la prima volta da un servizio regolare di navi di linea.

Il piroscafo *Re Umberto* venne assegnato a questa nuova rotta: partenza da Genova fino a Belem, nello Stato del Parà, e prolungamento fino a Manaus; scali a Marsiglia, Barcellona, Tangeri, Lisbona, Fayal, Ponta Delgada, Obidos, Manaus, Maranhao e Ceará. Le altre due unità vennero impiegate anche sulla linea per il Sud Brasile, con partenza da Genova per Rio de Janeiro e Santos.

L'avvocato Gavotti fece apportare alle tre navi migliorie agli alloggi per i passeggeri. La prima classe, a centro nave, venne resa idonea ad accogliere sessanta persone. I cameroni per gli emigranti restavano con tre ordini di brande sovrapposte, ma alcuni locali vennero allestiti con due soli ordini di brande, in modo da accogliere un minor numero di passeggeri e migliorare

di conseguenza le condizioni di vita. Queste nuove sistemazioni vennero chiamate terza classe in cabina e tentarono di rispondere alle esigenze dell'emigrante più abbiente. Venne anche istituito un refettorio per gli emigranti. La traversata per il Nord Brasile, da Genova al Parà, durava diciassette giorni. Per raggiungere Manaus occorrevano altri otto giorni. I prezzi per il passaggio erano di milleduecento lire oro in prima classe e di centosessanta lire oro in terza classe.

I viaggi per il Nord Brasile continuarono in modo abbastanza regolare fino al 1900, quando, a seguito dell'inasprimento della concorrenza delle compagnie di navigazione estere e del venir meno dei sovvenzionamenti nazionali, la *Re Umberto* e le gemelle iniziarono a essere impiegate anche nella linea del Sud Brasile, prolungata fino al Plata, per esservi poi definitivamente trasferite nel 1903.

Nel giugno 1902, in occasione del pellegrinaggio per il ventennale della morte di Giuseppe Garibaldi, la *Re Umberto* doveva essere presente a Caprera, ma un'avaria di macchina dell'ultimo momento fece sì che la nave fosse sostituita da un piroscafo inglese. La linea per il Nord Brasile venne definitivamente soppressa nel 1904, quando i traffici si spostarono verso il Sud Brasile e il Plata e si incrementarono al punto tale che fu necessario ricorrere al noleggio di naviglio straniero.

La *Re Umberto*, il 22 maggio 1905, fu protagonista di una disavventura che per poco non divenne una tragedia. Alle sei del mattino, due giorni dopo l'arrivo a Rio de Janeiro, un furioso incendio si sviluppò a bordo della nave italiana. Oltre a settantocinquanta emigranti, la nave aveva a bordo benzina e zolfo. Alla vista delle fiamme i passeggeri si precipitarono sul ponte con grande scompiglio, cercando di raggiungere i salvagenti e le scialuppe di salvataggio. Il comandante Forcella, conscio del pericolo che tutti stavano correndo, riuscì a persuadere gli emigranti a collaborare e l'incendio fu domato in quarantotto ore. Il carico andò perduto, ma tutte le persone imbarcate sbarcarono sane e salve a Rio. La maggioranza di loro erano mantovani dei paesi di Sermide, Ostiglia e Suzzara.

Sul finire del 1908, la maggioranza azionaria della Ligure Brasiliana fu ceduta alla ditta Parodi, di Genova, e, nei primi mesi del 1909, la ragione sociale mutò

in Società di Navigazione La Ligure Brasiliana. Il piroscafo *Re Umberto*, il *Minas* e il *Rio Amazonas* continuarono a navigare sulla linea sudamericana fino al 1911, ma nel 1903 il *Rio Amazonas* fu utilizzato anche per uno storico viaggio Genova - Napoli - New York.

La concorrenza di altre imprese di navigazione sorte a Genova fece sì che nel 1911 le tre unità venissero disimpiegate dalla linea per il Plata. Superato ormai il primo decennio del '900, le vecchie e limitate caratteristiche dei tre piroscafi dell'Ansaldo potevano consentire solo viaggi mediterranei. Nel 1911, le navi *Re Umberto* e *Minas* divennero di proprietà della Parodi e la *Minas* venne rivenduta all'armatore Giuseppe Trucco. Entrambe, comunque, furono impiegate soprattutto nel trasporto di emigranti dai porti del Sud Italia, in particolare Napoli, a Genova, dove avveniva l'imbarco finale per le Americhe.

Anche la gloriosa Società di Navigazione La Ligure Brasiliana aveva ormai fatto il suo tempo e nel 1913 la tedesca Hamburg American Line ne comprò l'intero pacchetto azionario inglobandola e facendone sparire il nome, salvo, poi, ritornare sotto controllo italiano con il nome di Transatlantica Italiana - Società Anonima di Navigazione poco prima dell'entrata in guerra dell'Italia a fianco degli alleati dell'Intesa.

Le vicende legate alla storia dell'emigrazione del piroscafo *Re Umberto* e delle due navi gemelle terminarono con l'inizio della Guerra Italo - Turca, durante la quale vennero requisite dalla Regia Marina.

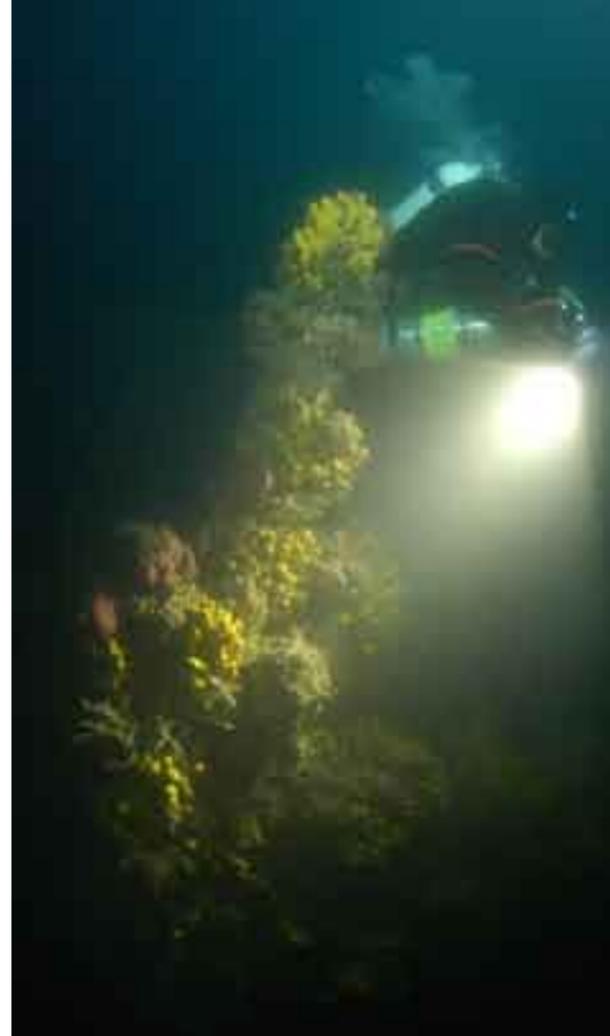
#### DALL'INTREPIDO AL RE UMBERTO

Il 4 maggio del 2007, al circolo ufficiali della Marina Militare di La Spezia, avevamo dato la notizia ufficiale del ritrovamento e identificazione del regio cacciatorpediniere *Intrepido* (SUB n. 273), frutto di più di un anno e mezzo di lavoro conclusosi con le due immersioni di Cesare effettuate l'uno e il 15 di aprile dello stesso anno. Il capitolo dell'*Intrepido* era quasi chiuso, mancava solo una adeguata copertura video - fotografica che ci eravamo ripromessi di effettuare durante una spedizione ufficiale lantd una volta ritrovata anche la *Re Umberto*, che stavamo cercando nella stessa zona.

Pochi conoscevano il vero obiettivo delle nostre ricerche e, con l'acquisizione del punto preciso di affondamento

dell'*Intrepido*, il mare di Albania tra Punta Linguetta e la grotta di Haxhi Aliut, dove in pratica era posta la via di sicurezza del campo minato di novant'anni fa, diventava sempre più familiare. Il problema principale che dovevamo risolvere era quello burocratico per poter svolgere immersioni indirizzate alla ricerca in vista, soprattutto, di una eventuale futura spedizione. Ho già avuto occasione in precedenti racconti di puntualizzare come lo svolgimento di ricerche finalizzate al ritrovamento e all'identificazione di un relitto storico sia un'attività molto delicata, che deve tenere conto di molteplici aspetti, non solo politici e diplomatici, ma anche di costume. La licenza turistica dei nostri collaboratori locali poteva essere sfruttata per le ricerche, ma l'ufficializzazione del ritrovamento doveva comunque coinvolgere un ente istituzionale. Per la vicenda dell'*Intrepido*, che abbiamo già raccontato su SUB, un grande aiuto ci era stato dato dalla DIE e dal ventottesimo Gruppo Navale della nostra Marina Militare. Le ricerche della *Re Umberto* poterono perciò continuare utilizzando i collaboratori locali e la loro licenza per attività turistiche, che permise a Cesare di effettuare i suoi tuffi "turistici" lungo la penisola del Kalaburun.

Prima di iniziare il lavoro in mare, Cesare e io studiammo tutti i documenti e gli indizi per stimare dove il relitto potesse più o meno trovarsi. All'epoca del ritrovamento della *Regina Margherita*, anch'esso pubblicato da SUB, determinanti furono le informazioni dei pescatori. Infatti, il relitto di quella nave fu trovato seguendo la pista di una afferratura che i locali chiamavano nave del duce (maunia e duces), oppure nave del re (maunia e reis). Curioso, allora, fu il fatto che, quando Cesare, utilizzando l'ecoscandaglio, individuò dalla superficie il relitto, i pescatori iniziarono a litigare, asserendo che quello non era il punto che essi conoscevano, in quanto era poco distante da lì, circa duecento metri verso Punta Linguetta. Il ritrovamento della *Regina Margherita* chiuse la questione, anche se i vecchi pescatori rimasero sulle loro posizioni: il relitto di cui parlavano era più in là. Nel tentativo di rintracciare il *Re Umberto*, Cesare continuava a immergersi nella zona durante il tempo libero, però con scarsi risultati, fino a che non riaffiorò la vecchia storia dei pescatori. Tutto sommato, anche il nome di fantasia che questi davano al relitto aveva



Il relitto del piroscafo *Re Umberto*, individuato a 70 metri di profondità a Punta Linguetta.

un certo significato, soprattutto quello che lo indicava come nave del re. Che ci fosse una relazione con il piroscafo *Re Umberto*?

Parlandone con un interprete ufficiale della DIE, venne fuori un altro indizio interessante: "maunia" in albanese indica una nave da carico, un po' come se noi dicessimo cargo del re. A questo punto le affermazioni dei pescatori sembravano prendere sempre più consistenza: la *Regina Margherita* era una

passata nelle ricerche e nel pomeriggio si era alzato il vento. Se tutto andava bene, sarebbe stata fatta la settimana successiva, o la seguente.

Ormai la resa dei conti era vicina: se quell'afferratura non fosse stata la *Re Umberto*, non avremmo più saputo dove sbattere la testa. Ma il 15 di agosto, all'uscita dall'immersione a Capo Sounion, il suono un po' fastidioso dell'arrivo di un messaggio nel mio telefonino fugò ogni dubbio: il relitto di un piroscafo spezzato in due era stato trovato. Ed ero sicurissimo che fosse quello della *Re Umberto*!

Telefonai subito a Cesare ed ecco il suo racconto: «Alle 6 del mattino di quel 15 agosto siamo usciti con il gommone dal porticciolo di Orikum per svolgere le nostre operazioni senza essere disturbati dal vento e dalla corrente, che in genere aumentano nella tarda mattina-



nave da guerra, non poteva essere indicata come un cargo, perciò l'afferratura che loro indicavano era sicuramente di un'altra nave, chiamata appunto cargo del re, o del duce durante l'epoca dell'occupazione italiana in Albania al tempo del fascismo.

Anche con l'aiuto dei pescatori le ricerche proseguirono per un paio di mesi, rallentate un po' dai problemi burocratici e un po' dalle immersioni per i corsi istruttori lantd che Cesare conduceva in Albania e in Montenegro. Finalmente, verso la fine di luglio, Cesare mi comunica che l'afferratura che i pescatori indicavano come quella del cargo del re era stata individuata, l'ecoscandaglio dava uno sbalzo di oltre dieci metri su un fondale di circa settanta. L'immersione, però, non era stata ancora fatta, perché tutta la mattinata era

ta. Ci siamo portati subito sulle coordinate geografiche del relitto della *Regina Margherita* per stabilirne la distanza dal nuovo punto. Infatti, i due pescatori Micio e Amet, che due anni prima avevano collaborato alle ricerche di quella nave, non erano mai stati convinti che quel segnale sull'ecoscandaglio fosse il "maune" del Duce, o il "maune" del Re, che loro conoscevano e volevano farmi esplorare. Per via della mia cocciutaggine, andai contro i loro consigli e trovai i resti della *Regina Margherita*, che nessuno conosceva. Ricordo che Micio cercava verso Saseno un allineamento, lasciatogli dal padre, che non trovava. Allora si accese un'animata e colorita discussione, mezza in albanese e mezza in italiano. Alla fine li convinsi che l'ecoscandaglio non mentiva e che pertanto un tuffo in quel punto lo avrei



fatto, con o senza allineamento. Così andò la storia della *Regina Margherita*; adesso, però, non potevo fare a meno di seguire le loro indicazioni.

«Arrivato sulla verticale del relitto della *Regina Margherita*, ho chiesto a Pajtim di accendere la strumentazione e di spostarsi sulle nuove coordinate per stimarne la distanza. E a due decimi di miglio dal punto di partenza, in corrispondenza di uno sbalzo in su di una decina di metri dell'ecoscandaglio e proprio in coincidenza con l'allineamento del padre di Micio, buttiamo il pedagno. Poi vado giù e a una profondità di poco più di cinquanta metri individuo il relitto! Il pedagno era caduto sull'estrema prora, in bilico appena sopra la coperta. La prua è diritta, esattamente come quella dei piroscafi costruiti tra la fine del 1800 e gli inizi del 1900. Vicino al pedagno scorgo una gru da carico, come quella del *Re Umberto*, e, dietro, il boccaporto quadrato della stiva, così buia da non vederne il fondo. Guardo la bussola, per prendere l'orientamento, e il computer, per stimare la profondità del ponte di

*Il relitto del Re Umberto, che nella foto d'epoca vediamo all'ancora con altre navi, si eleva dal fondale per una decina di metri ed è ricoperto di incrostazioni.*

prora: cinquantasette metri.

«Decido di percorrere lo scafo da prora a poppa sulla fiancata di sinistra. Grazie alla buona visibilità, mi accorgo che sulla destra, quindi sul lato sinistro della prora, c'è un'altra parte dello scafo. Mi avvicino, l'ombra si definisce e appare la poppa. La nave è quindi spezzata in due e le due parti sembrano esattamente parallele, rivolte entrambe verso il porto di Valona.

«Lascio il ponte di prora e mi sposto su quello di poppa, scendendo per vedere se riesco a leggervi il nome. Ma le incrostazioni ricoprono tutto. Anche la linea della poppa, comunque, è tipica

delle navi di fine ottocento.

«Il tempo di permanenza si sta esaurendo, perciò ritorno al pedagno, che nel frattempo Genci, il subacqueo che mi fornisce la sicurezza, ha posizionato all'interno della stiva e insieme iniziamo la risalita. Mentre salgo individuo meglio la sagoma del relitto: senza ombra di dubbio si tratta di un piroscafo da carico».

Dopo il racconto del ritrovamento, la telefonata è proseguita con un serrato scambio di idee sull'identità di quella nave. Io ero già estremamente convinto che si trattasse proprio del piroscafo *Re Umberto*: spezzato in due come de-



scriveva il rapporto di affondamento, nel mezzo del canale di sicurezza del campo minato, la prora con la tipica gru e la poppa identica a quella della nostra nave. Cosa volevamo di più?

### LE VICENDE BELLICHE

In seguito a presunte violenze subite da sudditi italiani residenti in Libia, il 29 settembre 1911 l'Italia dichiarò guerra alla Turchia senza la formale approvazione del Parlamento, in quel momento in vacanza. L'esercito e la marina furono immediatamente mobilitati e un primo contingente di trentacinquemila uomini venne sbarcato in Libia, seguito in breve

da altri centomila soldati.

Anche i tre piroscafi *Re Umberto*, *Minas* e *Rio Amazonas* furono requisiti dalla Regia Marina per le necessità dei trasporti militari. Dettaglio importante è che il *Re Umberto* fu utilizzato come trasporto truppe per lo sbarco nel Dodecanesso sotto la protezione della corazzata *Regina Margherita*. Il destino ha voluto che adesso le due navi giacciono insieme sul fondo del mare a poche centinaia di metri l'una dall'altra, nel Canale di Saseno, e che noi delle lantd Expeditions le riportassimo alla memoria dell'opinione pubblica. La guerra si concluse dopo poco più di un anno, il 18 ottobre 1912, ma il *Rio Amazonas* venne smobilitato nel mese di giugno del 1913 e il *Re Umberto* e il *Minas* nel dicembre dello stesso anno.

Dopo un breve ritorno, di nemmeno due anni, nelle loro compagnie di navigazione, le tre navi furono nuovamente requisite dalla Regia Marina all'indomani dello scoppio della Prima Guerra Mondiale, durante la quale il *Re Umberto* si trovò coinvolto in una delle più grandi operazioni di trasporto marittimo portate a termine dalla nostra marina: la spedizione in Albania, con il rifornimento e l'evacuazione dell'esercito serbo.

Le vicende che portarono all'affondamento della *Re Umberto* furono determinate dalla partecipazione, diciamo così, anomala dell'Italia alla Prima Guerra Mondiale, quando fu alleata con le potenze dell'Intesa, cioè con la Francia, l'Inghilterra e la Russia. Il Regno d'Italia, infatti, era stato, fin dal 1882, alleato con l'Impero Germanico e quello Austro-Ungarico, in particolare esistevano ottimi rapporti con la Germania, con la quale eravamo alleati fino dal 1866, non solo in termini militari, ma soprattutto economici e commerciali.

Il rapporto con l'Austria - Ungheria era vissuto conflittualmente, poiché, oltre ai quarant'anni di precedenti ostilità, che pesavano ancora, vasti territori italiani appartenevano all'Impero Asburgico. Ciononostante, la principale rivale strategica era la Francia, soprattutto nella contesa coloniale. In particolare, l'acquisizione francese della Tunisia, nel 1881, scatenò in Italia una furiosa rabbia, in quanto essa veniva considerata come la quarta sponda della Penisola. Comunque, alla stipula della Triplice Alleanza, i rappresentanti italiani specificarono subito che l'impegno italiano non poteva essere considerato come

diretto contro il Regno Unito, con il quale non esistevano contenziosi e si intendeva mantenere buoni rapporti.

Con lo scoppio della guerra, nel luglio 1914, le diplomazie delle potenze in conflitto si attivarono per portare l'Italia dalla loro parte, il governo italiano riuscì a mantenere la neutralità per quasi un anno, alla fine le spinte irredentiste ebbero il sopravvento sugli interessi italo - tedeschi e sulla rivalità con la Francia. In una riunione segreta a Londra, nell'aprile 1915, l'Italia, a seguito di importanti promesse, decise di entrare in guerra con gli alleati dell'Intesa. Alla riunione, il plenipotenziario per l'Italia fu il ministro degli Esteri del Governo Salandra, il barone Sidney Sonnino, nato a Pisa, dove studiò all'università, di origini ebraiche, ma di madre gallese di religione anglicana, come del resto anglicano era anche il padre Giorgio, convertitosi prima del matrimonio. Sidney Sonnino fu sicuramente l'artefice politico dello schieramento dell'Italia con gli alleati anglo - francesi ed è lecito ritenere che nell'assunzione di questo ruolo influirono le sue origini e la sua educazione anglicana, per la quale il capo religioso è il re d'Inghilterra.

Il patto segreto, detto di Londra, prevedeva che l'Italia entrasse in guerra al fianco dell'Intesa entro un mese dalla firma, in cambio avrebbe ottenuto, in caso di vittoria, il Trentino, il Tirolo, fino al Brennero (Alto Adige), la Venezia Giulia, l'intera penisola istriana, con l'esclusione di Fiume, una parte della Dalmazia, numerose isole dell'Adriatico, l'arcipelago del Dodecanesso, la base di Valona, in Albania, e il bacino carbonifero di Adalia, in Turchia, nonché alcuni possedimenti coloniali appartenenti all'impero tedesco. Alla conferenza di pace di Parigi, nel 1919, molte di queste promesse furono disattese a causa della ferma opposizione del presidente americano Woodrow Wilson, in seguito alla quale il primo ministro italiano Emanuele Orlando e il ministro degli Esteri Sonnino abbandonarono sdegnosamente la conferenza. L'umiliazione subita dai nostri delegati creò nel Paese, già debilitato dalla crisi economica post-bellica, un clima di grande frustrazione e irritazione, alimentando la tesi della cosiddetta "vittoria mutilata", cioè di un inutile sacrificio, vanificato dal tradimento delle altre potenze vincitrici.

L'alleanza, del resto, già era partita male: gli intendimenti degli alleati, soprattutto

della Francia, miravano all'acquisizione di un alleato che combattesse su tutti i fronti, mentre il governo italiano mirava soprattutto a uno sforzo sulla propria frontiera, contro il nemico austriaco, per conquistare le terre italiane irredente, conscio anche della debolezza del suo esercito al confronto di quello dell'impero asburgico. Ciò causò subito insanabili frizioni fra gli alleati, che accusavano l'Italia di fare la guerra nel giardino di casa e di non partecipare allo sforzo comune. Queste frizioni si ripercuotevano anche in Italia, soprattutto tra il generale Cadorna, comandante supremo, e il ministro della Guerra, Zuppelli: il primo era favorevole solo a uno sforzo sul fronte italiano, il secondo per un impegno maggiore in altri fronti, soprattutto nei Balcani, per rinforzare le nostre posizioni in Albania e aiutare l'esercito serbo contro gli austro - tedeschi, la cui situazione diventava sempre più critica.

Per il primo anno di guerra i serbi erano riusciti a resistere, bene o male, a due offensive austro - tedesche, ma nell'autunno del 1915 la situazione incominciò a precipitare. Nel tentativo di aiutare l'esercito serbo, agli inizi di ottobre fu sbarcato un corpo di spedizione franco - inglese a Salonico, che poi avrebbe formato l'Armée d'Orient, incorporando anche un contingente italiano di quasi cinquantamila uomini. Il tentativo del corpo di spedizione, al comando del generale francese Sarrail, risultò pressoché inutile, in quanto il 9 di ottobre Belgrado cadeva nelle mani del generale tedesco Makensen, e, l'11 dello stesso mese, l'entrata in guerra della Bulgaria a fianco degli austro - tedeschi toglieva qualsiasi possibilità di congiungimento dei serbi con le truppe franco - inglesi. Per l'esercito serbo era l'inizio della fine.

Avute queste notizie dal fronte balcanico, il ministro italiano della Guerra, Zuppelli, aspramente osteggiato dal capo di Stato Maggiore, Cadorna, agli inizi di novembre dispose l'invio del Corpo speciale italiano in Albania con il compito di rinforzare la piazzaforte di Valona in vista di un'azione di salvataggio dei resti dell'esercito serbo, ormai in rotta verso la costa adriatica.

Nella seconda metà di novembre, con il freddo che iniziava a farsi sentire, l'esercito serbo era in piena dissoluzione. Preceduti da trentamila prigionieri austriaci catturati nella vittoria riportata contro il generale austriaco Potierek

e da centoventimila reclute d'età non superiore ai sedici anni, che il governo voleva sottrarre agli invasori, circa centocinquanta mila soldati serbi assiderati, affamati, tormentati dalle malattie, dalla stanchezza e dalle continue incursioni delle bande albanesi ostili, marciavano per vie diverse alla volta dell'Adriatico. Erano seguiti da convogli e bestiame, in coda chiudeva l'immensa colonna una folla di fuggiaschi che al loro passaggio seminavano il terreno dei cadaveri di chi non ce la faceva più.

Disfatta la Serbia, i tedeschi arrestarono le loro operazioni nella penisola balcanica; gli austriaci, invece, la continuarono, rivolgendosi prima contro il Montenegro, poi contro l'Albania.

A questo punto è necessaria una breve parentesi sullo strano rapporto di belligeranza fin qui mantenuto fra Italia e Germania. Le due nemiche ed ex-amiche sembravano ignorarsi, quasi per non guastare il ricordo dei passati quarant'anni di ottimi rapporti intercorsi fra le due nazioni. Infatti l'Italia, facendo infuriare i nuovi alleati, non aveva ancora dichiarato guerra alla Germania (lo farà solo il 28 agosto 1916 non potendo più sostenere politicamente la situazione), mentre quest'ultima aveva sempre evitato di attaccare, sia per terra che per mare, la vecchia amica. O meglio, per mare non proprio, ma comunque l'aveva sempre fatto non con la propria bandiera, bensì innalzando quella dell'alleato austriaco e vestendo i propri marinai con uniformi austriache. Infatti, a Pola fu formata la U-Flottilla Pola - Mittelmeer Division, composta da sommergibili tedeschi sotto insegne austriache, con base anche nelle bocche di Cattaro, a cui fu assegnato, nel maggio del 1915, il sommergibile posamine UC-14.

Con decreto del primo dicembre 1915, il comando del Corpo speciale italiano fu affidato al tenente generale Emilio Bertotti, che giunse a Valona il 2 dicembre assumendo il controllo delle operazioni, mentre da Taranto, lo stesso giorno, partiva il primo convoglio con truppe e rifornimenti. I piroscafi *Re Umberto* e *Valparaiso* partirono il 3 dicembre con il secondo scaglione di milleottocento uomini e centocinquanta quadrupedi. Dopo una notte di navigazione, ormai in vista di Valona, alle 9,45 del 4 dicembre 1915, la *Re Umberto*, appena entrata nel canale tra Saseno e il Kalaburun, venne colpita sulla fiancata sinistra da una mina depositata la notte precedente

dal sommergibile tedesco UC-14 del comandante Cesar Bauer. Spezzata in due, affondò in un solo quarto d'ora, ma leggiamo direttamente nel rapporto del comandante militare della nave, tenente di vascello Levera, le fasi del salvataggio dei passeggeri e dell'equipaggio: "...detti ordine di fermare la macchina e alla truppa di salire in coperta e, seguendo le istruzioni previamente impartite ai comandanti di reparto, di disporsi in riga in prossimità dei boccaporti dai quali salivano. Erano quasi tutti già provvisti del salvagente a cintura e di collarino, gli altri cinsero quelli che erano stati previamente preparati sulle battagliole. Feci calare in mare i tre mezzi zatteroni da sbarco. La truppa dopo un primo momento di panico, subito superato, restò calma ed io validamente aiutato dal comandante del piroscafo, cap. Razeto, dagli ufficiali e dal personale di bordo militare (tra cui molto si distinse il c. tim. Ferraro) e borghese, ed anche dagli ufficiali del R. Esercito e dal brigadiere di finanza Salvini Francesco, feci ammainare, dopo spento l'abbrivo, le imbarcazioni di prora e del centro, facendo imbarcare in esse quanta gente si poteva, sotto la sorveglianza degli ufficiali di bordo".

Oltre che nelle imbarcazioni, molti soldati passarono direttamente sulla torpediniera *Albatros*, comandata dal tenente di vascello Zavagli, e sui drifters *Evening Star* e *Lottie Leask*, che rimasero attraccati al piroscafo fino a che non affondò.

Così proseguì Levera: "Rimase con me fino all'ultimo momento il cappellano militare Rev. Parolini, il quale già si era molto lodevolmente prestato a coadiuvarmi nel mantenere la calma nella truppa, a confortare tutti, e si era in mia presenza privato del suo salvagente per darlo ad un soldato. Tengo a far presente il modo ammirevole col quale le imbarcazioni e i motoscafi dei cacciatorpediniere della squadriglia e delle torpediniere presenti si sono adoperati per il salvataggio ed il modo altamente encomiabile con il quale il comandante John Stughes Shopper del dragamine (drifter) *Evening Star* ed il suo equipaggio si comportò per il recupero ed il salvataggio dei naufraghi. Ritengo debbasi alla calma dimostrata dal personale imbarcato sul *Re Umberto* se le vittime sono relativamente poche".

Il generale Bertotti, nel suo libro di memorie "La nostra spedizione in Albania", pubblicato una decina di anni dopo, così si esprime in merito a questa vicenda: "Ricordo con un senso di ammirazione e

di gratitudine la gara generosa di tutti i mezzi della nostra valorosa marina e di quelle alleate che, presenti nella rada, accorsero sul luogo del naufragio e, incuranti di ogni pericolo, operarono il salvataggio di quasi tutti i naufraghi e però le perdite si ridussero a due ufficiali e a cinquantotto uomini di truppa".

Poche ore dopo l'inabissamento del piroscafo *Re Umberto*, anche il cacciatorpediniere *Intrepido* fu colpito dalle mine dell'UC 14, così come ho avuto già occasione di raccontare in un precedente numero di SUB.

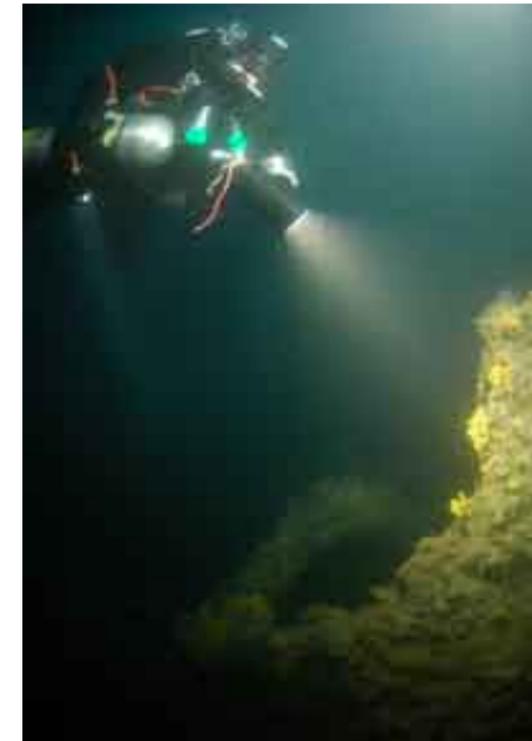
La vicenda ebbe una eco internazionale, persino in America, forse anche per la fama che il piroscafo aveva avuto come nave da trasporto emigranti; ne ho trovato traccia addirittura in un lungo articolo pubblicato sul New York Times il 16 dicembre 1915, pochi giorni dopo il fatto. La *Re Umberto* non riuscì perciò a partecipare alla conclusione della missione alla quale era stata assegnata, cioè l'evacuazione dei resti dell'esercito serbo, che iniziò la sua fase cruciale durante il gennaio seguente e proseguì fino al marzo 1916. Così la narra il generale Bertotti sempre nelle sue memorie: "Il 5 gennaio tra Alessio e San Giovanni di Medua erano concentrati 60 mila uomini con 10 mila quadrupedi; fra Tirana e Durazzo 80 mila uomini e 26 mila quadrupedi... Il trasporto da San Giovanni di Medua, da Durazzo e da Valona si effettuò dal dicembre al marzo e costituì un'impresa dura, nella quale, nonostante le asserzioni di altri, l'Italia ebbe la parte principale, come l'ebbe anche nel rifornimento dei Serbi. In circa due mesi furono trasportati all'altra sponda 28.000 tonnellate di viveri e materiali che richiesero 102 traversate di piroscafi e velieri italiani e 46 di piroscafi alleati o di bandiera neutrale... Quanto al trasporto delle truppe serbe, nel periodo che va dal 22 novembre al 4 marzo la marina italiana eseguì 2 crociere con navi di linea, 34 con incrociatori, 72 con esploratori, 270 crociere e scorte con le torpediniere e 141 agguati con sommergibili; i cacciatorpediniere francesi aggregati alle forze navali italiane eseguirono nello stesso periodo 164 crociere e scorte e i sommergibili 172 agguati. Gli esploratori inglesi aggregati alla nostra flotta 77 crociere e i sottomarini britannici 158 agguati. La marina italiana contribuì al trasporto dei Serbi con 45 piroscafi della stazza complessiva di 130 mila tonnellate; la marina francese con 26 piroscafi della stazza complessiva di 43 mila tonnellate; la marina britanni-



ca, con 71 piroscafi della stazza di 50 mila tonnellate. Inoltre, la difesa delle teste di imbarco e l'organizzazione degli imbarchi furono quasi totalmente compiute dall'esercito e dalla marina d'Italia".

La minuziosa precisione del generale Bertotti non è casuale, infatti la querelle tra Italia e Francia su chi dovesse avere il merito dell'operazione scoppiò mentre questa era ancora in corso. Anche se l'Italia aveva sostenuto lo sforzo più grande, trasportando a Brindisi lo stesso vecchio re Pietro e poi a Corfù i resti dell'esercito serbo, la Francia non volle perdere il ruolo di grande amica della Serbia e fece di tutto per accaparrarsi il merito agli occhi dei serbi e degli altri alleati, in particolare della Russia.

Anche le altre due navi gemelle della *Re Umberto* ebbero una sorte simile: il 15 febbraio 1917 il *Minas* venne silurato a centosessanta miglia da Capo Matapan, in navigazione da Taranto a Salonicco con truppe e materiale; furono persi trecento-



Le immersioni sul relitto del *Re Umberto* sono state rese difficili in primo luogo dalla burocrazia e poi dalla rilevante profondità e dalla scarsa visibilità.

quindici militari e sedici membri dell'equipaggio. Il *Rio Amazonas* venne affondato il 13 maggio 1917 a settanta miglia a nord di Bengasi: fu preso a cannonate da un sommergibile tedesco.

#### RITORNO A VALONA

Già dal ritrovamento del cacciatorpediniere *Intrepido* avevo incominciato a mettere in

allerta alcuni membri delle lantd Expeditions che avevano partecipato a passate spedizioni, in particolare i video operatori e fotografi del training facility lantd Nautica Mare, di Verona, che formavano un gruppo omogeneo e ben affiatato. A parte io, Cesare e l'ammiraglio Celeste, che ci aiutava nella ricerca storica, nessuno sapeva esattamente che il nostro obiettivo era la *Re Umberto*. L'organizzazione era come al solito delicata,



forse più di tutte le altre. A differenza della precedente spedizione in Albania sulla *Regina Margherita*, il solo supporto delle autorità diplomatiche italiane, che comunque ci era già stato garantito, non sarebbe stato sufficiente, questa volta avevamo bisogno di un adeguato partner istituzionale locale. Infatti, se per le normali ricerche di Cesare era necessaria una autorizzazione turistica, solo all'idea delle parole "spedizione subacquea" si sarebbe scatenata la propensione albanese per le autorizzazioni burocratiche, salvo poi sapere chi, queste autorizzazioni, avrebbe dovuto concederle.

Già da prima della scoperta del relitto, esattamente in luglio, in previsione di un probabile successo delle ricerche, Cesare si era messo a cercare quale potesse essere una valida istituzione locale che avrebbe potuto darci le necessarie autorizzazioni. Dapprima, anche su suggerimento della DIE, che aveva partecipato all'identificazione del cacciatorpediniere *Intrepido*, era stata tentata la via della Marina Militare albanese, incaricata del controllo delle acque territoriali, ma dopo uno svariato uso di carta in inutili richieste fu chiaro che questa non aveva alcun potere in materia. Ancora alla metà di agosto

rispetto alla prima immersione. Ecco come lo descrive Cesare: «Nella seconda discesa riuscimmo a posizionare il pedagno nel centro esatto della stiva di prora, ma la visibilità era talmente ridotta che non riuscivo a intravedere la zona poppiera. Ho percorso tutta la coperta pinneggiando sul ponte di dritta



### I COMPONENTI DELLA SPEDIZIONE

**Fabio Ruberti**, capo spedizione;  
**Cesare Balzi**, vicecapo spedizione e organizzatore;  
**Carla Binelli**, responsabile della segreteria organizzativa;  
**Massimiliano Canossa**, video operatore;  
**Nicola Boninsegna**, fotografo;  
**Massimiliano Rancan**, fotografo;  
**Livio Loniti**, video operatore.

Sotto, i membri delle lantd Expeditions che hanno compiuto l'esplorazione del relitto del piroscampo *Re Umberto*, in Albania.



Cesare non sapeva a chi rivolgersi. Finalmente, grazie a un suggerimento di un dipendente locale della DIE, fu tentata la strada del Ministero del Turismo, della Cultura e dello Sport della Repubblica d'Albania, dove ci indirizzarono all'Istituto Archeologico dell'Accademia delle Scienze, con il quale iniziò uno scambio di corrispondenza. Nel frattempo, Cesare riusciva a organizzare il primo corso istruttori lantd interamente composto da candidati albanesi e a effettuare così, il 15 settembre, un secondo tuffo sul presunto relitto della *Re Umberto*, anche se non ci furono grosse novità

in cerca del centro nave, osservando la linea dello scafo e memorizzando i particolari. Qualche metro dopo le bitte di ormeggio di prora ho incontrato i bracci verticali che sostenevano le scialuppe di salvataggio. Guardando verso l'alto, mi sono accorto che erano tutti rivolti in fuori.

«Dopo aver percorso circa trenta metri dal punto di discesa e terminata la parte prodiera, ho incontrato le prime paratie trasversali e longitudinali. La zona era

penetrabile, ma per via della scarsa visibilità sono rimasto a esplorare la parte esterna lungo il perimetro, fino a finire sulla sabbia a circa sessantasei metri. Ho ripercorso il tragitto dell'andata, ma dalla parte spezzata della prua, che è pressoché parallela all'altra, e, ritornato alla cima, ho iniziato la risalita».

Intanto, ferveva anche la ricerca storica, soprattutto per quanto riguardava le immagini del piroscampo, del quale fino allora non ne erano state trovate molte. Cercavamo soprattutto dettagli e indizi che ci avrebbero potuto aiutare nella definitiva identificazione della nave. E' opinione di molti che questa fase della ricerca si possa esaurire passando qualche ora in internet, ma non è così. In rete si trova di tutto, incluse molte sciocchezze che niente hanno a che vedere con la verità. Infatti il problema principale è il verificare la veridicità delle fonti, cosa effettuabile solo con adeguate ricerche d'archivio su testi ufficiali. Oltre al costante supporto dell'ammiraglio Celeste, determinante è stata la disponibilità della signora Maura Micheli, della Fondazione Ansaldo, che ci ha fornito belle immagini d'epoca del *Re Umberto* e del *Michele Lazzaroni*.

Comunque, internet ci fornì un documento eccezionale. Dalle aste di e-bay emerse la vendita di una serie di foto scattate dall'ufficiale di marina Giuseppe Sirianni, imbarcato su uno dei cacciatorpediniere di scorta al *Re Umberto*, nelle quali si vedono chiaramente le fasi dell'affondamento della nave spezzata in due. Sfortunatamente arrivai tardi e le foto erano già state acquistate da un collezionista di Messina.

Un altro impegno piuttosto delicato è stato quello di riuscire a mettere insieme una squadra disposta a stare in preallarme, pronta a partire appena Cesare avesse dato la luce verde. Perciò mi sono dovuto districare tra ferie, rientri, permessi e altri impegni dei possibili partecipanti.

Finalmente, Cesare ebbe un incontro decisivo all'Istituto di Archeologia di Tirana, che affidò la faccenda al Dipartimento di Archeologia Subacquea del dottor Anastasi, nostro referente ufficiale. Cesare si accordò per stipulare, la settimana successiva, un protocollo di collaborazione della durata di tre anni, che mi avrebbe dovuto inviare per l'approvazione. Insomma, eravamo quasi arrivati alla conclusione dell'accordo. Il resto lo avremmo discusso Cesare e io nella sua casa di Marina di Carrara,

dove sarebbe rientrato per quel fine settimana.

Già la domenica detti la luce verde a tutti, anche se di fatto l'accordo non era ancora stato stipulato. Infatti sarà firmato solo il 25 settembre. Nel progetto di collaborazione i due direttori erano Cesare per la lantd e il dottor Anastasi per l'Istituto di Archeologia; il 26, cioè il giorno della nostra partenza, Cesare ottenne tutte le debite autorizzazioni dal Ministero della Cultura; insomma, in soli tre giorni si era messa in pista una spedizione, un vero record!

I due supporti logistici furono i training facility lantd Nautica Mare, di Verona, e Acquamarina, di Marina di Pisa, sostenuti dalle ditte di equipaggiamento per la subacquea tecnica Acquamarina, Dive Rite e DeltaP; la ditta Nardi ci fornì un compressore portatile.

Anche se il nostro protocollo organizzativo era ben collaudato e i membri tutti affiatati, le cose da fare erano innumerevoli per così poco tempo a disposizione, basti pensare che dovevamo partire con tutte le bombole e scorte di gas necessarie per poter fare le immersioni previste, visto che sul posto non potevamo contare su alcun supporto eccetto che su quello nautico. All'imbarco a Brindisi eravamo già esausti, ma avremmo recuperato subito, un'altra avventura ci aspettava!

La mattina dopo ecco di nuovo l'affascinante costa del Kalaburun, che delimita, assieme all'Isola di Saseno, la baia di Valona. Lo sbarco e le procedure di sdoganamento sembrarono più veloci e snelle della volta precedente, forse un po' perché eravamo alla fine di settembre, e praticamente eravamo i soli stranieri che stavano entrando in Albania, forse anche perché piano piano le autorità locali stavano assumendo procedure un poco più occidentali. Quantomeno ci risparmiarono il rito della disinfestazione delle nostre autovetture, al quale ci sottoposero la volta precedente per la modica tassa di due euro ciascuna!

Appena arrivati nel nostro hotel sul mare, molto pratico e con un certo stile un po' kitsch, alla Miami Beach, avemmo solo il tempo di rinfrescarci e scaricare l'equipaggiamento, dopo di che incominciammo a organizzarci per il briefing, al termine del quale concordammo di fare la prima immersione sul relitto dell'*Intrepido* con il compito di effettuare la copertura video - fotografica del sito.

L'albergo era posizionato accanto alla base della polizia, piena di gommoni sequestrati, dalla quale partivamo durante la spedizione sulla *Regina Margherita*, e aveva un ottimo attracco di fronte all'ingresso della baia. Il supporto nautico ci fu fornito da Pajtim e Genci, della locale associazione Expedita Blu. Dopo l'assemblaggio e un veloce controllo dell'attrezzatura, caricammo il gommonone e ci dirigemmo spediti verso Punta Linguetta, dove c'era, appunto, il relitto dell'*Intrepido*. Cesare l'aveva ritrovato e adesso il compito di documentarlo spettava a Massimiliano, Max, Nicola e Livio.

Al rientro, con mare formato, vento e pioggia, capii che per portare a termine gli obiettivi della spedizione in una settimana avremmo dovuto dare fondo a tutto il nostro impegno, poiché le condizioni meteorologiche non ci avrebbero aiutato; fortunatamente tutti i componenti della spedizione avevano grande esperienza, inclusa quella del Mar Baltico della spedizione sulla *Gustloff*, anch'essa pubblicata a suo tempo da SUB. Difatti, la prima immersione sulla *Re Umberto*, che il team che non si era immerso sull'*Intrepido* avrebbe dovuto svolgere nel pomeriggio, saltò a causa delle avverse condizioni del tempo.

Il giorno seguente, dopo essere stati in mare per alcune ore in una baia ridossata e nella grotta di Haxhi Aliut ad aspettare un miglioramento delle condizioni meteo, riuscimmo a sfruttare una schiarita e un momento di calma per effettuare l'immersione. Per primi scesero Cesare e Livio con il compito di verificare la posizione del pedagno, fissare la cima di discesa con il piccolo impianto decompressivo che ci eravamo portati dietro e cercare di pulire un po' la fiancata di dritta di prua per vedere se si riusciva a leggere il nome della nave. Il tentativo non ebbe successo a causa delle massicce formazioni di fauna bentonica cresciute sul relitto. Il secondo team ebbe il compito di fare una copertura video - fotografica di tutti i dettagli del relitto che potessero essere confrontati con le foto della nave per arrivare a una sua sicura identificazione. Le acque piovosche riversate in mare dal fiume Voiusa (Vjosa) e fuoriuscenti dalla Laguna di Narta, a nord di Valona, ci resero l'obiettivo quasi impossibile da raggiungere, la visibilità era limitatissima e la corrente molto intensa e fastidiosa, tanto che dovvemmo utilizzare il reel e fu possibile esplorare solo lo spezzone

di prua, principalmente sulla dritta. Riuscimmo comunque a identificare e documentare il picco di prua con il pennone e la tipica gru triangolare, a seguire la falchetta di dritta, identificandone chiaramente le curve. Arrivati ai primi bracci delle scialuppe e al castello di prora, la visibilità era talmente scarsa che decidemmo di tornare indietro.

Il maltempo era ancora tale che non ci permise altra attività per quel giorno, dovevamo comunque stare attenti alle nostre scorte di bibombola con trimix 17/40 e alle decompressive caricate per lo più con Ean 36 ed Ean 80; ci rimanevano scorte per altre tre immersioni a testa, in quanto, una volta terminate, avevamo solo la possibilità di rabboccare la miscela rimasta nelle bombole con l'aria del compressore portatile della Nardi che ci eravamo portati dietro.

L'indomani affrontammo la seconda immersione sulla *Re Umberto*, partendo sempre dalla prua, dove avevamo lasciato la cima di discesa. La visibilità era un poco migliore rispetto al giorno precedente e riuscimmo a vedere più chiaramente gli stessi dettagli. La linea della prua era perfettamente dritta, come quella del nostro piroscavo, la gru era esattamente la stessa, così come la linea della falchetta, la disposizione dei bracci delle scialuppe, il castello, la sede del fumaio, così fino in fondo.

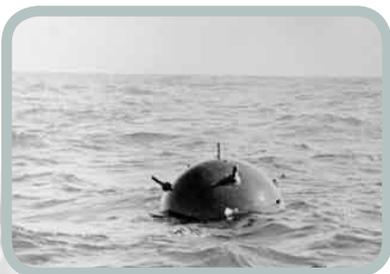
Si ricominciava poi con lo spezzone di poppa, sul lato sinistro della prora, esattamente ruotato di centottanta

gradi, e anche qui tutti i dettagli coincidevano con quelli delle foto della *Re Umberto*.

Al termine dell'immersione, entrambi i team erano soddisfatti, le riprese erano andate meglio del giorno prima ed eravamo riusciti a fare un sopralluogo completo del relitto. Tornati alla base, fatto il debriefing e riassembleato l'equipaggiamento per il giorno dopo, passammo il resto della giornata a vedere i filmati, le fotografie e a programmare l'attività per il proseguimento dell'esplorazione. La sera arrivarono il dottor Anastasi e il professor Hoti, direttore dell'Istituto di Archeologia, ai quali esponemmo lo

stato attuale dei lavori e mostrammo spezzoni di filmati e fotografie.

L'indomani la giornata era decisamente migliore delle precedenti e, se avessimo portato a termine la parte finale del programma, molto probabilmente la prossima sarebbe stata l'ultima immersione sul relitto del *Re Umberto*. In particolare, i video operatori e i fotografi dovevano cercare di realizzare altre immagini, perché quelle ottenute fino ad allora erano sì buone, ma limitatamente alle condizioni che erano state trovate. In quest'ultima immersione si sperava di essere un poco più fortunati con la visibilità. In realtà, fummo fortunati, ma



*Sopra, una foto storica e altamente drammatica: l'affondamento del Re Umberto dopo l'urto con una mina tedesca, a sinistra..*

non troppo, perché l'acqua era sicuramente migliore dei giorni precedenti, ma non ottimale. Comunque, furono fatte ulteriori riprese e fotografie di alcuni dettagli e fu effettuata una discreta penetrazione nelle stive, che conservavano ancora parte del carico, del quale potemmo individuare bottiglie, stivali e resti di vestiario.

Tornati alla base, visionammo tutto il materiale prodotto e ne rimanemmo soddisfatti. Potevamo considerare la nostra attività sulla *Re Umberto* terminata, visto che, tra l'altro, avevamo quasi esaurito tutte le scorte di trimix e di nitrox.

L'ultimo giorno lo dedicammo alle interviste ai giornali e alle televisioni albanesi, a lavare e risistemare l'attrezzatura, che ci aveva così validamente supportato, e finalmente a goderci un po' di riposo e a prendere un po' di sole dopo tanta acqua e tanto vento, mentre l'Ansa Balcani, i giornali e i telegiornali locali davano la notizia dell'avvenuto ritrovamento.

*Fabio Ruberti*

*(Ricerca storica: Cesare Balzi, Giuseppe Celeste, Aldo Ciaccia, Fabio Ruberti)*