

## L'INCIDENTE DEL SOMMERGIBILE F. 14 (1928)

RAUL MARSETIĆ  
Centro di ricerche storiche  
Rovigno

CDU 629.127(091)(497.5-3Istria)"1928"  
Saggio scientifico originale

*RIASSUNTO: Nell'agosto del 1928, nelle acque tra Pola e Rovigno, avveniva un terribile incidente che provocava l'affondamento del sommergibile F.14. Nonostante i soccorsi, tutto l'equipaggio perse la vita dopo una lunga agonia sul fondo del mare, che gli sforzi non riuscirono a scongiurare. Ciò rappresenterà una delle peggiori tragedie subite dalla Regia Marina Italiana durante il periodo compreso tra le due Guerre mondiali, provocando una grande emozione su tutto il territorio nazionale.*

Dopo la caduta dell'Impero Austro – Ungarico, la base navale di Pola perse la sua fondamentale importanza di principale porto militare della Marina Asburgica che aveva avuto per tanti decenni. A partire dalla metà del XIX secolo infatti, questo ruolo aveva portato alla rinascita di Pola e alla sua trasformazione in una città moderna, anche se questi radicali cambiamenti erano il risultato della presenza in città e nei dintorni di un imponentissimo apparato militare. Dunque dopo secoli di decadenza era giunto il momento della crescita e sviluppo della città. La Grande guerra, con la dissoluzione dell'Impero Asburgico ed il passaggio dei nostri territori al Regno d'Italia portò, come era naturale, a dei profondi cambiamenti politici, strategici ed economici che per la piazzaforte militare di Pola significarono in primo luogo un ridimensionamento della sua importanza. La città aveva perso praticamente dall'oggi al domani buona parte della propria rilevanza dal punto di vista militare. Se fino al 1918 Pola rappresentava il principale porto Austro-Ungarico, il passaggio al Regno d'Italia portò ad un declassamento del porto, che rimase comunque tra i maggiori porti militari italiani, ovviamente dopo La Spezia e Taranto. A Pola era inoltre dislocato il Gruppo sommergibili dell'alto Adriatico, a prova del significato della città per quanto riguardava l'arma sommergibilistica, a cui Mussolini aveva dato una grande importanza e impulso tra le due Guerre. Essa infatti doveva diventare la principale arma offensiva della Marina Italiana, anche se poi in realtà i risultati saranno molto scarsi e ben al di sotto dei piani dell'anteguerra. Le forze sommergibilistiche rimarranno a Pola praticamente fino agli ultimi giorni della Seconda guerra mondiale e nel novembre del 1943, ovvero dopo l'armistizio del Regno d'Italia,

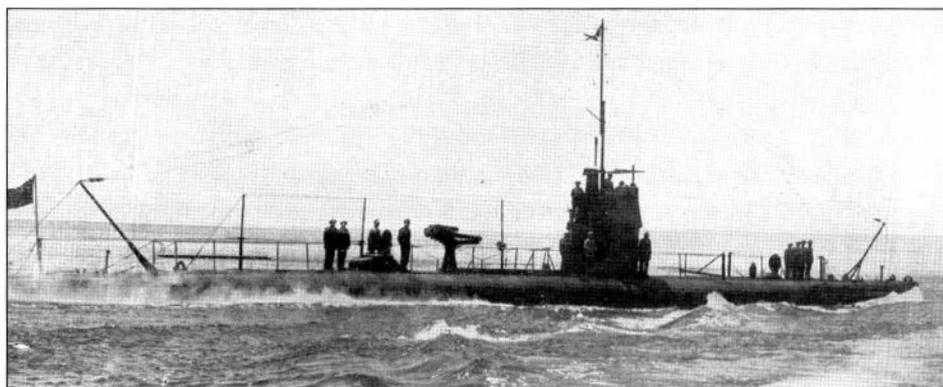
fu costituita la Base sommergibili di cui facevano parte la Squadriglia “Lombardo”<sup>1</sup> della Decima Mas e diverse unità germaniche, contro le cui installazioni furono diretti diversi bombardamenti aerei Alleati.

Un fatto che scosse fortemente l'opinione pubblica italiana nella seconda metà degli anni Venti fu un terribile incidente che vide coinvolte due unità della Regia Marina, ovvero il sommergibile *F. 14* e il cacciatorpediniere *Giuseppe Misori*. L'*F. 14*, che aveva come motto “Sicut felis patiens vigil audax”<sup>2</sup>, fu varato il 23 gennaio 1917 e partecipò attivamente alla Prima guerra mondiale dopo essere stato consegnato alla Regia Marina il 18 marzo 1918. Partecipò a missioni antisommergibile ed a missioni offensive lungo le rotte commerciali austriache e sulle coste nemiche. Durante il periodo della sua attività l'unità portò a compimento ben 35 missioni di guerra. Menzione particolare merita sicuramente la missione eseguita dal 6 al 9 luglio 1918, presso lo scoglio Porer presso Pola, nella quale il sommergibile violò gli sbarramenti di mine e si portò in agguato all'entrata del porto di Pola. Nonostante diversi avvistamenti e numerosi contatti con il nemico non arrivò però mai all'affondamento di unità avversarie<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> La squadriglia era composta dai sommergibili tascabili C.B. 6,7,13,14,15,16,18,19,20,21,22 e da una unità di dimensioni maggiori ovvero il C.M. 1.

<sup>2</sup> Paziente, vigile, audace come un felino.

<sup>3</sup> Sommergibile appartenente alla classe *F* costruito presso i Cantieri di Odero di Sestri Ponente. Dapprima operò sotto il comando del tenente di vascello Amilcare Casarano alle dipendenze del Comando Marittimo di La Spezia, in Alto Tirreno con base alla Maddalena, mentre nel luglio del 1917 fu trasferito a Brindisi e a settembre ad Ancona. Poi fu distaccato a Porto Corsini a Venezia e nel 1918 il comando del sommergibile passò al tenente di vascello Giuseppe Curci che lo mantenne fino all'armistizio. In tre occasioni sfuggì all'attacco di forze ostili: il 28 maggio 1918 da parte di numerose siluranti in acque istriane, l'8 giugno nella zona del Quarnero, sempre da siluranti, e il 7 luglio nelle acque a Sud di Capo Promontore da parte di un aereo. Durante quest'ultima missione venne in contatto con un sommergibile ma non giunse a distanza utile per effettuare il lancio. Alla fine della guerra tutti i sommergibili *F* furono posti alle dipendenze della flottiglia sommergibili di Venezia che dopo il suo scioglimento raggruppò i suoi battelli in due squadriglie dislocate a Pola e a Napoli. Successivamente le unità furono raggruppate nelle squadriglie di Brindisi e di Taranto. Alcuni sommergibili però furono dislocati temporaneamente fuori dalle sedi delle squadriglie (La Spezia, Pola e Venezia) perché aggregate a reparti navali o perché adibite all'addestramento come l'*F. 14*. La classe *F* contò 21 unità nella Marina Italiana (da F.1 a F.21) mentre altri 3 furono acquistati dal Brasile. Caratteristiche e dati tecnici: dislocamento in superficie 262 t, in immersione 319 t; lunghezza 45,6 m; larghezza 4,22 m; immersione 3,10 m; 2 motori diesel per 700 HP, 2 motori elettrici per 500 HP; velocità di 12,5 nodi in superficie e di 8 nodi in immersione; autonomia di 1300 miglia a 9 nodi in superficie e di 120 miglia a 2,5 nodi in immersione; armato con 1 cannone da 76/30 mm e 2 tubi lanciasiluri da 450 mm; equipaggio di 26 uomini. Profondità di collaudo 45 m. Questo sommergibile fu studiato e ideato per le operazioni da svolgersi in particolare nel mare Adriatico; con meno di 300 tonn. di dislocamento, si dimostrò infatti idoneo per le esigenze della Regia Marina Italiana.



*Il Sommergibile F.14 in navigazione nelle acque di Pola*

L'incidente avvenne lunedì 6 agosto 1928. Alle 5 del mattino dalla base di Pola partirono i sommergibili *F.14* e *F.15* per prendere parte ad un'esercitazione della Regia Marina con finti attacchi, immersioni e segnalazioni alla quale partecipavano, imbarcati nei due sommergibili, 14 allievi motoristi della scuola CREMM<sup>4</sup> di Pola, dei quali 7 erano stati imbarcati sull'*F.14*, destinato all'Istruzione pratica degli allievi Motoristi Navali. Il sommergibile era comandato dal capitano di corvetta Isidoro Wiel, al cui fianco c'era un ufficiale e alcuni sottufficiali, graduati e marinai, per un totale di 27 uomini.

I due sommergibili avevano come obiettivo la "Divisione Speciale" che avanzava su tre colonne, comandata dall'ammiraglio di divisione Antonio Foschini, e costituita dall'incrociatore leggero *Brindisi*<sup>5</sup>, dall'esploratore *Aquila* in testa e con ad ogni lato una squadriglia composta da quattro cacciatorpediniere per un totale di dieci unità<sup>6</sup>. L'obiettivo dei sommergibili nell'esercitazione era appunto quello di ostacolare le operazioni della squadra speciale e di silurare, in una finta battaglia, la nave ammiraglia *Brindisi*, partita da Venezia e che a ponente di Parenzo si era riunita con la 5<sup>a</sup> Flottiglia Cacciatorpediniere, procedendo poi in posizione di scorta.

L'*F.14* aveva preso il suo posto di agguato in attesa del passaggio del gruppo a largo delle isole Brioni, verso le acque di Rovigno, a circa 7 miglia a ponente

<sup>4</sup> Corpo dei Reali Equipaggi Militari Marittimi il quale comprendeva tutti i comuni, graduati, sottufficiali e ufficiali specialisti della Regia Marina.

<sup>5</sup> Consegnato all'Italia in conto riparazioni di guerra, era l'ex esploratore Austro-Ungarico *Helgoland*.

<sup>6</sup> 9<sup>a</sup> Squadriglia: Giuseppe Cesare Abba, Giuseppe Missori, Giuseppe Dezza, Benedetto Cairoli; 10<sup>a</sup> Squadriglia: Giuseppe Sirtori, Ippolito Nievo, Giovanni Acerbi, Francesco Stocco. *Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, marzo 1997.

di San Giovanni in Pelago. Alle ore 8.40 fu avvistato dal cacciatorpediniere *Abba* che guidava la squadriglia di destra del Gruppo, che segnalò a tutte le navi: “Sommergibile a dritta al traverso” e alzò il segnale di avvistamento. Il comandante dell’*Abba* cercava di scorgere il sommergibile nella probabile direzione di attacco, ma la sua attenzione fu richiamata da un periscopio che, a pochi metri dal bordo sulla dritta, circa al centro del C.T.<sup>7</sup>, scadeva rapidamente verso poppa. Sul C.T. *Giuseppe Missori*<sup>8</sup>, che seguiva l’*Abba*, dove l’attenzione era stata rivolta verso la dritta e cioè nella probabile zona di attacco, il sommergibile non fu avvistato che quando aveva scapolata la poppa dell’*Abba* nella scia di questo, ad una distanza di circa 160-180 m. Il comandante del *Missori*, scorgendo il periscopio, faceva mettere il timone a dritta ed invertiva il moto delle due macchine alla massima forza. Il sommergibile era intanto quasi fermo, e l’accostata a dritta, che risulta essere stata tentata dal suo comandante, non ebbe in pratica alcun effetto forse perché non coadiuvata da un pronto e rapido aumento di velocità che lo avrebbe portato, attraversando più rapidamente la linea dei C.T., a coadiuvare la manovra del *Missori*. Questo, nonostante l’accostata e la rapida diminuzione di abbrivio, investiva l’*F.14* quasi normalmente, poco a poppavia del boccaporto poppiero<sup>9</sup>.

L’incidente avvenne alle ore 8.45 e l’*F.14*, a causa della sua emersione improvvisa, fu investito sotto la parte poppiera dalla prora del *Missori*, sbandò a dritta in conseguenza dell’urto, quindi fortemente appoppato affondò sollevando in alto la prora sino a mostrare i tubi di lancio<sup>10</sup>. Ciò portò all’affondamento immediato del sottomarino con tutti gli uomini dell’equipaggio<sup>11</sup>. Infatti, la col-

<sup>7</sup> Cacciatorpediniere

<sup>8</sup> Il *Giuseppe Missori* apparteneva alla classe “Rosolino Pilo” la cui estrema prora era stata provvista di rostro che non poté non peggiorare i danni che subì l’*F.14* in seguito all’impatto tra le due unità. Il cacciatorpediniere *Missori* era una silurante varata nel 1915 e che sopravviverà fino praticamente a Seconda guerra mondiale conclusa dato che fu autoaffondato dai tedeschi a Trieste nel maggio 1945.

<sup>9</sup> *Rivista Marittima*, “La perdita del sommergibile *F.14*”, novembre 1928. Articolo basato soprattutto sui risultati dell’inchiesta disposta dal Segretario di Stato, ammiraglio Giuseppe Sirianni, e condotta dall’ammiraglio d’armata Gustavo Nicastro.

<sup>10</sup> Un testimone oculare dell’incidente imbarcato sulla *Brindisi* ricordava: “Ero sotto la plancia del *Brindisi* quando uno stridore di lamiere richiamò il mio sguardo sulla prora del *Missori*. Vidi subito dopo la prora (a me sembrò tale) dell’*F.14* affiorare di 2-3 metri e inabissarsi immediatamente”. Testimonianza di Corrado Gigli, 4 agosto 1951, Archivio dell’ Ufficio di Stato Maggiore della Marina (d’ora in poi A.U.S.M.M.), Raccolta di Base, b. 222, f. 4.

<sup>11</sup> *Il Corriere Istriano*, “Lo speronamento di un sottomarino nelle acque di Rovigno”, 7 agosto 1928. Tra la documentazione presente nell’Archivio di Stato di Pisino - Državni Arhiv Pazin (=DAP) e precisamente nel Fondo Prefettura, busta (=b) 78, fascicolo (=F) XVII-B ho trovato una lettera in cui il Prefetto invitava il giornale *L’Azione e Il Piccolo* a non pubblicare la notizia sull’affondamento di un sommergibile prima dell’ eventuale comunicato ufficiale da parte dell’ Agenzia “Stefani”.

lisione aveva provocato uno squarcio di 60 x 25 cm sulla parte superiore dello scafo del sommergibile facendo immediatamente imbarcare moltissima acqua che provocò l'allagamento del locale n. 6 del sommergibile<sup>12</sup>. Sul luogo dell'incidente accorsero immediatamente tutte le unità del gruppo che fermarono le macchine e misero in mare le imbarcazioni procedendo all'affondamento di segnali sul luogo dove erano state viste grosse bolle d'aria e macchie di nafta. Anche il *Brindisi* si ancorò e preparò la lancia con palombaro ed una sciabica, dando subito notizia dell'accaduto alle Autorità con la richiesta di pronto invio di palombari e di pontoni da sollevamento.

Già tre anni prima, precisamente il 26 agosto 1925 in un incidente simile, la Marina Italiana aveva perso il sottomarino *Sebastiano Veniero*. L'incidente avvenne non lontano dalla Maddalena, da dove il *Veniero* era partito per delle esercitazioni con un equipaggio composto da 47 uomini, dei quali non si ebbe più nessuna notizia. In seguito, un'inchiesta aveva appurato che il sommergibile era entrato in collisione con la motocisterna *Capena*, per la quale si diceva avesse urtato violentemente contro un oggetto sommerso. La scomparsa del *Veniero* e del suo intero equipaggio aveva suscitato una forte attenzione da parte dell'opinione pubblica italiana, che però con l'affondamento dell'*F.14* finì per provare dei sentimenti molto più forti e profondi. Infatti l'intera popolazione italiana dovette assistere, anzi ascoltare, la lenta agonia dell'equipaggio imprigionato nello scafo con il quale i soccorritori rimasero in contatto grazie al radiotelegrafista dell'*F.14*, il polese Garibaldi Trolis, per molte ore prima del silenzio assoluto<sup>13</sup>. Il comandante della Piazza Forte Marittima di Pola aveva compreso subito la serietà dell'incidente, in seguito a cui aveva disposto “che venissero apprestati d'urgenza tutti i soccorsi possibili” anche se, come vedremo

<sup>12</sup> “L'urto della prua del *Missori* sul fianco sinistro dell'*F.14* ha prodotto una falla interessante lo scafo resistente in prossimità della paratia resistente poppiera ed in corrispondenza del penultimo locale a poppa. La falla, stretta ed allungata nel senso verticale, dal cielo del locale si estende fino a metà altezza dello scafo resistente. Da tale falla l'irruzione d'acqua è stata fulminea. Dalle constatazioni fatte quando l'*F.14* è stato messo in bacino si è potuto accertare che la porta dell'ultima paratia poppiera è rimasta aperta dopo l'investimento, mentre è stata chiusa quella della paratia resistente. Si deve essere così prodotto un rapido allagamento dei due locali poppieri il che ha dato luogo a forte e rapido appoppamento del Sommergibile, il quale essendo in corso l'emersione ad aria (probabilmente attraverso il valvolone), si trovava in condizioni di stabilità particolarmente critiche. L'allagamento totale dei due locali poppieri ha certamente annullato la spinta nonostante il mollamento della zavorra poppiera, e il Sommergibile è sceso fino a che la poppa non ha trovato il fondo a circa 42 metri”. Ammiraglio G. Nicastro, “Inchiesta sull'affondamento del smg. *F.14*”, A.U.S.M.M., Raccolta di Base, b. 2222, f. 4.

<sup>13</sup> G. GIORGERINI, *Uomini sul fondo, Storia del sommergibilismo italiano dalle origini a oggi*, Milano, 1994, p. 711.

in seguito, vi furono dei gravi ritardi dovuti soprattutto alla mancanza di mezzi ed alla cattiva organizzazione proprio a Pola.

Le operazioni di salvataggio erano dirette dall'ammiraglio Foschini, imbarcato sulla R. N. *Brindisi*. Dopo essere stato richiamato, anche l'*F.15* che stava già rientrando a Pola, si diresse verso il luogo dell'incidente. Alle 10.35 riuscì a stabilire un contatto con l'*F.14* tramite il segnalatore acustico subacqueo tipo Fessenden, dopo che per quasi due ore l'*F.14* aveva continuato a trasmettere "Perché non mi rispondete". Dalle comunicazioni che pervennero dal sommergibile si venne a sapere che per quanto riguardava i membri dell'equipaggio, in seguito all'immediato allagamento dello scompartimento n. 6 erano morti i 4 uomini che vi si trovavano all'interno. Il resto dell'equipaggio si era salvato chiudendo le paratie stagne nel locale di prora.

Verso la zona del sinistro partirono anche tutte le unità disponibili, necessarie per il salvataggio, con natanti, pontoni, motoscafi, rimorchiatori e gru. Il pontone principale *G.A. 141* capace di sollevare 240 tonnellate, partì dal porto di Pola con molte ore di ritardo e arrivò a destinazione, insieme ad altri due pontoni minori, soltanto all'una di notte del 7 agosto, con un gravissimo ritardo. Il pontone incredibilmente lasciò il porto di Pola soltanto alle ore 19.45, ritardo che poi si tenterà di giustificare con la mancanza di mezzi adatti a rimorchiare il pontone, operazione che risultò particolarmente ardua a causa del forte vento e delle onde<sup>14</sup>. Alle ore 12 del 6 agosto, partì insieme al rimorchiatore *Parenzo* della Regia Marina, una barca di palombari della ditta *Razza* con altri palombari addestrati per svolgere lavori in grandi profondità. Raggiunsero il posto della sciagura dopo 4 ore e precisamente verso le 16. L'assenza da Pola del rimorchiatore *Parenzo*<sup>15</sup> fu anche la causa del ritardo nell'inoltro del pontone biga *G.A. 141*, che partì da Pola solo alle ore 20 per raggiungere il luogo dell'incidente, dopo ben 5 ore di navigazione. Sempre in ritardo furono inviati anche 60 m di tubolatura in rame necessari per dare aria all'*F.14*, materiale pronto alle ore 14 e inviato più tardi con la torpediniera *64 P.N.* e nonostante fosse la cosa più urgente di tutte<sup>16</sup>.

Appena giunte sul luogo dell'incidente, tutte le unità iniziarono a cercare la posizione esatta del sommergibile. Alla ricerca si unì anche una squadriglia di idrovolanti giunta da Venezia che sorvolava la zona, e che nonostante riuscì a

<sup>14</sup> A Venezia era inoltre pronto a partire un pontone da 60 tonn., mentre un altro di proprietà della Regia Marina da 150 tonn. veniva preparato a Monfalcone. *Rivista Marittima*, "La perdita del sommergibile *F.14*", novembre 1928.

<sup>15</sup> Che rientrerà a Pola appena alle ore 18.40.

<sup>16</sup> "Rapporto circa le operazioni di soccorso al Sommergibile «F.14»", redatto in data 18 agosto 1928 dal Comando Marittimo e dalla Piazza Marittima di Pola e firmata dal contrammiraglio Slaghek.

vedere il sommergibile, fu in grado di fornire soltanto delle indicazioni molto vaghe ed incerte. Gli idrovolanti inoltre non riuscirono, per dei motivi abbastanza oscuri, a mettersi in contatto radio con il *Brindisi*. Quando alle ore 16 sorvolarono la zona del disastro, essi infatti ammararono a Pola e riferirono al Comando Base, che solo alle ore 17.10 trasmise al *Brindisi* la notizia “di avere vista una sagoma di sommergibile a metà distanza tra il *Brindisi* e il rimorchiatore *Parento*”, mentre in seguito gli aerei non furono più in grado di decollare a causa del maltempo<sup>17</sup>. Il mare grosso rendeva inoltre molto difficile il lavoro delle piccole imbarcazioni a disposizione. Soltanto verso le 18, durante la quarta immersione dei palombari, si riuscì finalmente a determinare la posizione esatta dell'*F.14*. Il sommergibile, insieme ai suoi 27 uomini<sup>18</sup>, era finito a 40 metri di profondità per la parte di poppa, mentre con la prua stava a 20 metri dal livello del mare, appoggiato con il fianco destro sul fondo con un'inclinazione di circa 70 gradi. Sulla prua venne fissato un cavo d'acciaio, fu innestata una manichetta da palombaro per il rifornimento dell'aria che iniziò alle ore 20.22, dopo più di 12 ore dall'incidente. Il sommergibile però, dato il suo piccolo dislocamento e la sua caratteristica di nave subacquea per l'impiego ravvicinato, non era dotato di apparecchi per la rigenerazione dell'aria né di sostanze per l'assorbimento dell'anidride carbonica, cosicché dopo breve tempo le condizioni fisico-chimiche dell'aria ambiente divennero tali da non permettere più la respirazione. Dopo l'avvenuta localizzazione, nelle immediate vicinanze venne ancorato l'esploratore *Aquila*, mentre all'ammiraglio Foschini fu affiancato come dirigente tecnico il capitano del Genio di Marina ing. Nello Rapisarda. Consci dell'estrema difficoltà e urgenza delle operazioni, i comandi richiesero l'invio di palombari specializzati in operazioni simili, da affiancare a quelli presenti a Pola, mentre sul luogo arrivarono pure dei tecnici.

<sup>17</sup> Gli idrovolanti di Pola erano invece assenti dalla base ma non per una “missione speciale” come venne spiegato nel rapporto ufficiale, essendo in realtà impegnati per le manovre estive. Tale scusa era stata escogitata per non urtare la suscettibilità di Italo Balbo, dato che un solo idrovolante munito di r.t. avrebbe rilevato a tempo la posizione difficilmente rintracciabile dell'*F.14* in posizione anomala, evitando così la perdita di molte ore che poi furono fatali per le sorti dell'equipaggio del sommergibile. Grave fu inoltre il fatto che appena dopo che la ricerca del sommergibile cominciava a presentare forti difficoltà da bordo del *Brindisi* venne richiesto l'invio di un aereo, soltanto alle ore 12,55, senza particolare fretta. In seguito da Pola veniva comunicato di non avere aerei a disposizione e la richiesta venne estesa a Venezia da cui partirono tre idrovolanti soltanto alle ore 15,15. Lorenzo Ascione “6 agosto 1928: il dramma del sommergibile *F.14*”, *Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, marzo 1997.

<sup>18</sup> In realtà in un primo momento si era pensato che a bordo ci fossero 31 membri dell'equipaggio, constatando poi che quando l'*F.14* si era appena scostato dal molo erano sopraggiunti altri 4 allievi a cui il comandante Wiel disse: “Troppo tardi! Vi imbarcherete al nostro ritorno”. Tratto dal resoconto del *Corriere della Sera*.

La falla provocata dalla prua del *Missori* aveva portato all'allagamento quasi istantaneo anche del locale n. 7, dato che la porta stagna tra i due era stata lasciata aperta. La paratia stagna tra i locali n. 5 e 6 aveva invece resistito alla pressione di circa 40 metri ma la guarnizione di gomma della porta stagna, cedendo in parte, provocò un'infiltrazione di acqua nel locale n. 5 e successivamente nel locale n. 4. Dopo che il sommergibile si era adagiato sul fondo, l'equipaggio chiuse la porta stagna tra la camera di manovra ed il locale motori termici rifugiandosi nei locali n. 1, 2 e 3. All'interno di essi trovarono quindi rifugio i 23 superstiti ai quali rimaneva a disposizione pochissima aria respirabile stimata in circa 52 m<sup>3</sup> che era già di per sé sufficiente per condannare l'equipaggio a meno di un salvataggio molto rapido. Va inoltre ricordato che al momento dell'incidente, l'*F.14* si trovava in immersione da circa 3 ore e, considerato il numero delle persone a bordo, la composizione dell'aria ambiente non poteva certo essere perfetta, tenendo pure conto dell'elevata temperatura, dell'umidità, delle esalazioni di olio e di nafta, sempre presenti nelle sentine. L'inclinazione con cui si era adagiato il sommergibile sul fondo marino, aveva provocato anche una fuoriuscita di acidi solforici dagli accumulatori, i quali venuti a contatto con l'acqua, portarono alla produzione di gas cloridrici. Ciò aveva contribuito a viziare l'aria presente all'interno dello scafo, già di per sé irrespirabile, portando alla morte per asfissia dell'equipaggio. Infatti la loro morte era stata provocata prima di tutto dalla mancanza di ossigeno e dall'alta percentuale di anidride carbonica dopo circa 12 ore dall'affondamento, a cui deve essere aggiunta l'influenza dei gas di cloro che, per quanto in lieve proporzione, avevano certamente contribuito a peggiorare le condizioni dell'aria all'interno dei locali del sommergibile. Per quanto riguarda la presenza di tali gas negli scompartimenti, l'inchiesta aveva appurato che essi non si erano formati subito, bensì erano penetrati attraverso la perdita della porta stagna ed ai passaggi dei cavi di trasmissione. Nonostante la difficoltà di precisare il momento in cui ciò avvenne, si notò che la salma del sottocapo Trolis, trovata presso l'apparato di segnalazione Fessenden, presentava spiccate caratteristiche di morte improvvisa dovuta all'azione di gas tossici<sup>19</sup>, segni che, secondo il rapporto dell'Ospedale di Marina, non furono riscontrati sui corpi degli altri membri dell'equipaggio.

Con il passare delle ore, i soccorritori si resero conto che la situazione era ormai diventata drammatica per gli uomini intrappolati sotto la superficie del mare. Infatti le prime avvisaglie della tragedia che stava per compiersi cominciarono a manifestarsi già lunedì sera, quando le comunicazioni che il radiote-

<sup>19</sup> *Rivista Marittima*, "La perdita del sommergibile *F.14*", novembre 1928.

legrafista Trolis mandava si stavano facendo ogni volta meno fiduciose, per trasformarsi in disperati appelli per un pronto aiuto. Sempre verso le ore 18 l'*F.15* riceveva il segnale “vi siete molto avvicinati fate presto qui si muore”. Questa era l'ultima comunicazione limpida e corretta. Tutte le successive facevano chiaramente capire come la mano dell'operatore non era più sicura ed i lunghissimi intervalli fra le incerte comunicazioni indicavano che soltanto a momenti il radiotelegrafista trovava la forza per riprendere le trasmissioni. Così alle 19.34 “...siete qui...fate presto”, alle 19.45 “...pa...lom...bari su...noi...”, alle 21.17 con frequenza bassissima soltanto lunghe linee, alle 21.40 in una trasmissione debolissima composta sempre da lunghe linee. Alle 20.20 l'*F.15* comunicò che si stava per dare inizio l'operazione di immissione d'aria, raccomandando alcune norme per regolare la pressione per poi, alle ore 21.50 ricevere dall'*F.14* l'ultimo, sempre debolissimo e incerto, segnale costituito da una linea e poi, dopo un intervallo, un'altra lunga linea che rappresentava l'estremo segno di vita dell'equipaggio. Per quanto sull'*F.14* mancasse l'installazione delle valvole doppie di mandata d'aria necessarie per ottenere un vero ricambio d'aria, si sarebbe potuta creare una certa circolazione e migliorare le condizioni dell'equipaggio se esso, iniziata l'immissione dell'aria, fosse stato ancora in condizioni fisiche tali da pensare ad aprire ad intervalli la valvola atmosferica della torretta per provocare la sfuggita della soprapressione che si era formata all'interno. Purtroppo però a quell'ora la gran parte dell'equipaggio era già morta e probabilmente solo in pochissimi erano ancora in vita, agonizzanti. Quindi una parte della colpa per quella tragica fine doveva essere attribuita alle difficoltà a cui i soccorsi erano andati incontro durante le operazioni di individuazione del sommergibile, a causa innanzitutto della mancanza delle apparecchiature necessarie. Se le ricerche si fossero concluse più rapidamente, anche l'equipaggio sarebbe stato in grado regolare la pressione interna al momento dell'immissione dell'aria, permettendone così la circolazione. Come venne poi appurato dalla commissione d'inchiesta presieduta dall'ammiraglio Gustavo Nicastro<sup>20</sup>, il pompaggio dell'aria senza un corrispettivo sfiato aveva provocato il risultato opposto. I segnali trasmessi nella notte dall'*F.15*, come pure i colpi battuti sullo scafo dal palombaro che il mattino successivo era sceso per fissare i paranchi, erano purtroppo rimasti senza risposta<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Ammiraglio G. Nicastro, “Inchiesta sull'affondamento del smg. F.14”, A.U.S.M.M., Raccolta di Base, b. 2222, f. 4.

<sup>21</sup> Tratto dal resoconto ufficiale della Marina.

Alle ore 13 del 7 agosto, i soccorritori erano riusciti a sollevare il sommergibile a soli 12 metri dalla superficie, ma a far presagire il peggio vi era il fatto che ormai da moltissime ore si erano interrotte tutte le comunicazioni con l'equipaggio. Le operazioni di soccorso in superficie proseguivano senza sosta, soprattutto il lavoro dei palombari che procedevano all'imbragatura del sommergibile con potenti catene calate dai pontoni, di cui due erano della Società *Martinolich*. Lo scafo era stato imbragato mediante due prese ai maniglioni con il gancio del pontone principale che si trovava sulla verticale del maniglione di poppa. Alle 8.30 lo scafo fu agganciato da un palombaro mentre il pontone *G.A. 145* da 30 tonn.<sup>22</sup> si trovava sulla parte di prua. Subito dopo l'arrivo dell'ammiraglio Denti di Pirajno alle ore 10.35, iniziarono le manovre di sollevamento con il grosso pontone che agiva sulla poppa dell'*F.14*, mentre un rimorchiatore teneva alta e ben diretta la cima collegata alla prora del sommergibile.

Purtroppo le operazioni di salvataggio si complicarono ulteriormente. Infatti, quando il palombaro scese verso le 11 a controllare come si presentasse l'*F.14*, riferì che il sommergibile tendeva ad assumere una posizione orizzontale per effetto della grossa catena d'ormeggio della nave *Aquila*, fatta ancorare troppo vicino al luogo dell'incidente. Ciò aveva portato alla presa della catena d'acciaio dell'imbragatura del sommergibile, passando trasversalmente sopra la coperta, vicino alla torretta. Venne quindi deciso di sostituire il rimorchiatore con il pontone *G.A. 145* da 30 tonn. giunto da Pola verso le 7, mentre allo stesso tempo si procedeva a liberare lo scafo dalla catena e dall'ancora impigliate nelle sovrastrutture del sommergibile.

Questo imprevisto, o meglio errore, provocò un ulteriore ritardo di 3 ore nel far affiorare l'*F.14* in superficie. Il sollevamento venne infatti ripreso soltanto verso le 14, e due ore più tardi alle 18, tutta la coperta del sommergibile era finalmente emersa. Non c'era però più quell'ansia febbrile di accorrere ad aprire i portelli per liberare i compagni ormai muti da troppe ore. L'operazione fu completata appena verso le 18.40. A 34 ore dall'affondamento si procedette all'apertura dei portelli. La torretta fu aperta per mezzo di fiamme ossidriche, dato che lo sportello era stato chiuso ermeticamente dall'interno. Terminata l'operazione, un'esalazione di gas tossici investì gli operai e tutti i presenti che da vicino seguivano i lavori. La grande quantità di gas cloridrici trovata al momento dell'apertura della torretta era dovuta soprattutto alle operazioni di sollevamento a causa del completo allagamento di alcuni locali, quando però probabilmente non c'era più alcun superstito a causa della fortissima presenza di anidride carbonica. Infatti il malessere che colse il capitano medico Guerriero Guerrieri offertosi volontario per scendere per

<sup>22</sup> Anch'esso fu fatto uscire dal porto con un forte ritardo dato che partì appena verso le ore 24, trainato dal *R.D. 32*.

primo all'interno del sommergibile, doveva essere attribuito non all'azione del cloro dal quale lo proteggeva la maschera antigas, ma alla fortissima percentuale di anidride carbonica contro cui non lo difendeva la maschera<sup>23</sup>. Nonostante ciò riuscì ad estrarre il primo cadavere che fu quello dell'elettricista Giordano Uicich<sup>24</sup> il cui corpo giaceva nella torretta al fondo della scaletta presso il portello, mentre per il recupero delle altre salme si decise di aspettare l'arrivo a Pola a causa dei gas velenosi presenti all'interno dell'unità sinistrata, constatando che non vi era alcun superstite tra i 27 membri dell'equipaggio. In seguito tutte le imbarcazioni presenti abbassavano la bandiera a mezz'asta in segno di lutto. Nella notte l'unità venne riportata alla base di Pola tra la disperazione dei familiari e dei compagni<sup>25</sup>.

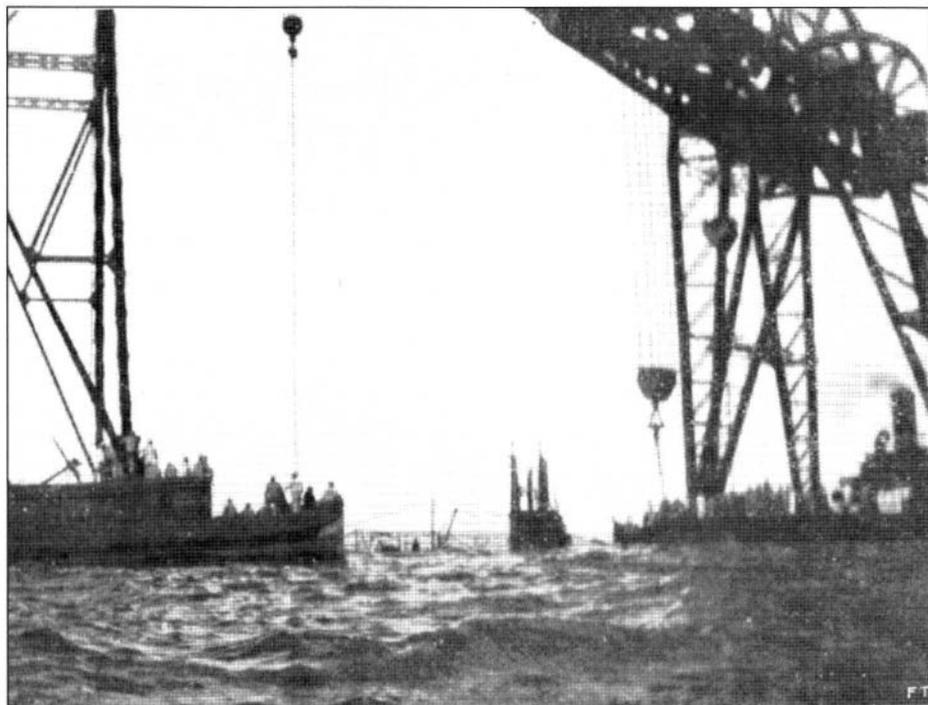
Per quanto riguardava le ultime ore dell'equipaggio imprigionato nello scafo, al di là delle dichiarazioni ufficiali, circolarono varie versioni più o meno fantasiose. Si parlava di colpi d'arma da fuoco, segno che, persa ogni speranza di salvezza alla lunga agonia, alcuni avevano preferito il suicidio o il farsi uccidere, mentre altre voci parlavano di casi di pazzia furiosa. Un fatto è inconfutabile: la commissione d'inchiesta registrò che i corpi vennero ritrovati tutti in posizione composta: il radiotelegrafista Trolis accanto al trasmettitore acustico subacqueo; l'ufficiale di rotta, il giovane guardiamarina Sergio Fasulo, al suo posto con il taccuino delle annotazioni a portata di mano, dove era stata scritta la sua ultima annotazione "Ore 8.45 Collisione". Sullo stesso taccuino il comandante Wiel, che fu trovato con il capo reclinato sulle manopole del periscopio, aveva annotato: "Mentre davo aria ho visto il caccia, ho accostato in fuori, ho mollato la zavorra di poppa. Siamo in quattro in camera di manovra, tre in camera ufficiali, dieci a prora, gli altri sono chiusi a poppa vittime del dovere. Serenità a bordo. Si pensa a Dio, alla Famiglia, alla Patria. Attendiamo fiduciosi"<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> Il fatto poi che le salme estratte dall'*F.14* emanassero delle fortissime esalazioni cloriche e presentassero evidenti tracce dell'azione di cloro, poteva essere spiegato con la loro permanenza prolungata in un ambiente contenente forti quantità di tale gas e parzialmente bagnate da acqua saturata di acido cloridrico. *Rivista Marittima*, "La perdita del sommergibile *F.14*", novembre 1928.

<sup>24</sup> Secondo il rapporto dell'Ospedale della Marina di Pola, che visitò le salme ma non procedette all'autopsia, le condizioni della salma del sottocapo Uicich, originario di Pisino erano le seguenti: *il volto era pallido e l'espressione tranquilla. Non aveva la schiuma alla bocca... aveva le labbra, le congiuntive e le unghie cianotiche. I globi oculari erano afflosciati. La rigidità muscolare era appena iniziata nella mandibola e negli arti superiori*. Ospedale Marina Pola, "Relazione igienico sanitaria". A.U.S.M.M., Relazione di Base, b. 2222, f. 4.

<sup>25</sup> Un elogio particolare venne dato ai palombari Antonio Devescovi, Andrea Sfarich, Francesco Culiati, Antonio Balsano, Antonio Paolozzi e Proietti, i quali per due giorni consecutivi lavorarono instancabilmente attorno all'imbragatura cercando di risolvere tutte le esigenze del recupero.

<sup>26</sup> G. GIORGERINI, *Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini a oggi*, Milano, 1994, p. 711.



*I primi momenti dell'emersione del sommergibile il giorno seguente l'incidente.*

Una prova della forte emozione suscitata dall'incidente dell'*F.14* e delle forti ripercussioni che ebbe anche per quanto riguarda lo sviluppo dei sommergibili italiani, è sicuramente la lettera spedita da Benito Mussolini, che ricopriva dal 1925 anche la carica di ministro della Marina, in seguito a questa triste vicenda al sottosegretario alla Marina ammiraglio Giuseppe Sirianni<sup>27</sup>: “Pur pronto a subire con forza e reagire con energia ad eventi fatali che possono ogni giorno colpire la nostra compagine militare, non nego di essere stato penosamente colpito dalla sofferta agonia e dalla disperata morte di quei nostri giovani marinai... non posso quindi permettere e giustificare che eventi del genere possano ancora eventualmente verificarsi per incompleta preparazione degli uomini o per inadeguatezza dei mezzi impiegati che... tutti mi assicurate rispondenti ai ruoli affidati... Desidero ancora ricevere conferma che l'importante impegno che stiamo riponendo nei sommergibili, nella meta di farne la nostra forza più offensiva in mare, sta divenendo realtà moderna e che il rinnovamento dei mezzi escluda o

<sup>27</sup> Nel settembre del 1929 Mussolini lascerà il dicastero della Marina a Sirianni che rimase in carica per circa otto anni fissando le direttrici dello sviluppo navale italiano negli anni Trenta.

riduca al massimo i rischi di sopravvivenza quali quelli che hanno incontrato i marinai dell'*F.14*... Deve essere pur possibile alla tecnica consentire ritrovati per l'assorbimento di anidride carbonica e per la protezione delle batterie elettriche dalla contaminazione di altri elementi esterni, quali l'acqua di mare".

In una pubblicazione commemorativa apparsa sulla Rivista Marittima si diceva: "Mentre è necessario e doveroso che siano approfonditi gli studi per cercare di raggiungere al massimo la sicurezza subacquea e per aumentare al massimo la probabilità di salvezza in caso di sinistro, bisogna tener presente che, essendo il sommergibile un ordigno guerresco, tali requisiti non devono diminuire le caratteristiche militari. In ogni modo la sicurezza della nave subacquea deve soprattutto risultare dalla perfezione costruttiva dello scafo e dai suoi vari congegni e dalla valentia degli ufficiali e del personale di bordo".

La popolazione di Pola, non appena si sparse la voce dell'incidente, aveva seguito con molta animazione la sorte dell'equipaggio dell'*F.14*. Durante la giornata di martedì 7 agosto, centinaia di persone in febbrile attesa si erano precipitate in riva a Pola e tutto attorno al porto, come pure sulle alture di Rovigno, da dove era possibile vedere le molte navi sul luogo dell'incidente. Si tentava di cogliere qualche notizia tenendo sempre bene in vista l'entrata del porto da dove si aspettava con angoscia e speranza il rientro delle unità di soccorso insieme all'*F.14*. Così trascorse anche la seconda giornata, mentre la popolazione polesa sperava di ricevere la notizia dell'avvenuto salvataggio degli uomini intrappolati, ancora all'oscuro che ormai la battaglia contro il tempo era stata persa. Notizia che iniziò a circolare in città verso le ore 21. Molti furono inoltre i polesi che decisero di rimanere in riva anche la notte in attesa del ritorno. Una volta che le unità di salvataggio, dirette dall'ammiraglio Foschini, insieme al sottomarino agganciato ai pontoni arrivarono verso le ore 1 di mercoledì mattina in porto, per evitare di creare confusione, le autorità decisero di sostare all'altezza di Vergarolla in attesa di ulteriori disposizioni. In seguito, verso le ore 7.30 della stessa giornata il sommergibile venne immesso nel bacino di carenaggio del Cantiere Navale *Scoglio Olivi* dove l'unità fu subito ispezionata dal generale del Genio Navale Curio Bernardis<sup>28</sup>. Poco tempo dopo, il bacino fu raggiunto dagli ammiragli Slaghek, Foschini e dal Duca Denti Amari di Pirajno Ammiraglio di Divisione e Comandante Militare Marittimo dell'Alto Adriatico. In mattinata, a bordo di un motoscafo giunse inaspettato anche il Comandante del Corpo d'Armata di Trieste S.E. Ferrario che depose sulla coperta del sottomarino un fascio di fiori

<sup>28</sup> Tra i massimi esperti italiani di sommergibilistica del tempo. Fu inviato sul luogo della sciagura dove arrivò appena il giorno seguente all'incidente a causa di problemi di trasporto.

freschi. Il cacciatorpediniere *Missori* si trovava in uno dei bacini adiacenti su cui vi si poteva scorgere benissimo la prua fortemente danneggiata. Diverse lamiere e l'asse presentavano una forte contorsione a sinistra ed uno squarcio testimoniava la forza con cui si era verificato l'impatto tra le due unità della Marina<sup>29</sup>.

Una volta terminati tutti i lavori di sistemazione del sommergibile nel bacino, si procedette come prima cosa all'estrazione delle salme ancora racchiuse all'interno dello scafo, che era diventata una grande bara d'acciaio. Sul posto fu fatta arrivare una squadra di infermieri della Regia Marina con barelle e lenzuola. All'operazione di estrazione prese parte insieme al dott. Guerrieri, anche il comandante Del Greco del sottomarino *F.12*, il comandante Badalecchia dell'*F.15*, il tenente di vascello Torriani, il sottotenente di vascello Consiglio, oltre a alcuni marinai. Il comandante Del Greco aveva il compito di dirigere l'operazione di estrazione delle salme calandosi all'interno insieme ai suoi uomini, tutti muniti di maschere antigas per proteggersi dalle esalazioni di gas velenosi ancora presenti negli scompartimenti. Verso le ore 11.15 dal boccaporto di prua veniva estratta la prima salma, il che provocò una viva emozione tra i molti presenti, mentre l'operazione si concluse verso mezzogiorno. Quattro corpi furono trovati negli scompartimenti di poppa, 14 nella camera di lancio e 9 nella camera di manovra presso i motori a combustione. Le salme vennero poi condotte all'ospedale delle Regia Marina dove fu allestita la camera ardente<sup>30</sup>.

Mussolini, Capo del Governo e Ministro della Marina, inviò all'ammiraglio Foschini, comandante della divisione speciale il seguente telegramma: "Ho seguito con ansiosa emozione il ricupero del sommergibile *F.14* e ho appreso con profondo dolore la perdita dell'equipaggio, avvenuta nonostante che l'opera per salvarlo sia stata condotta con appassionata energia e con eccezionale rapidità. Il popolo italiano rimpiange vivamente i marinai del *F.14* caduti ai loro posti nell'adempimento del dovere". Il prefetto inviò all'ammiraglio Foschini

<sup>29</sup> *Il Corriere Istriano*, "Le salme dell'eroico equipaggio dell'*F.14* tratte dalla loro tomba d'acciaio. Il Sovrano ed il Duce partecipano al grave lutto—Le risonanze dell'asciagura in tutto il mondo", 9 agosto 1928.

<sup>30</sup> Nella maggior parte dei casi i cadaveri presentavano il viso leggermente cianotico, con gonfiore delle labbra... le membra erano rattrappite e rigide; le mani ed i piedi di colore biancastro; la pelle rugosa; presentavano inoltre evidenti macchie ipostatiche di colore rosso scuro. Il cadavere del sottocapo Uicich fu trasportato nella camera mortuaria dell'ospedale alle ore 4 del giorno 8 agosto, mentre gli altri 26 uomini alle ore 16 dello stesso giorno. Alle ore 21 iniziarono a manifestarsi i primi fenomeni di putrefazione; l'odore cadaverico rese un poco penosa l'operazione di lavaggio e vestizione dei cadaveri, nei quali era comparsa la rigidità e si erano via via accentuate, sino al momento di chiusura delle salme nelle casse, tutte le comuni manifestazioni della putrefazione, malgrado fossero state eseguite iniezioni endoperitoneali di formalina. DAP, Fondo Prefettura, b. 78, f. XVII-B.

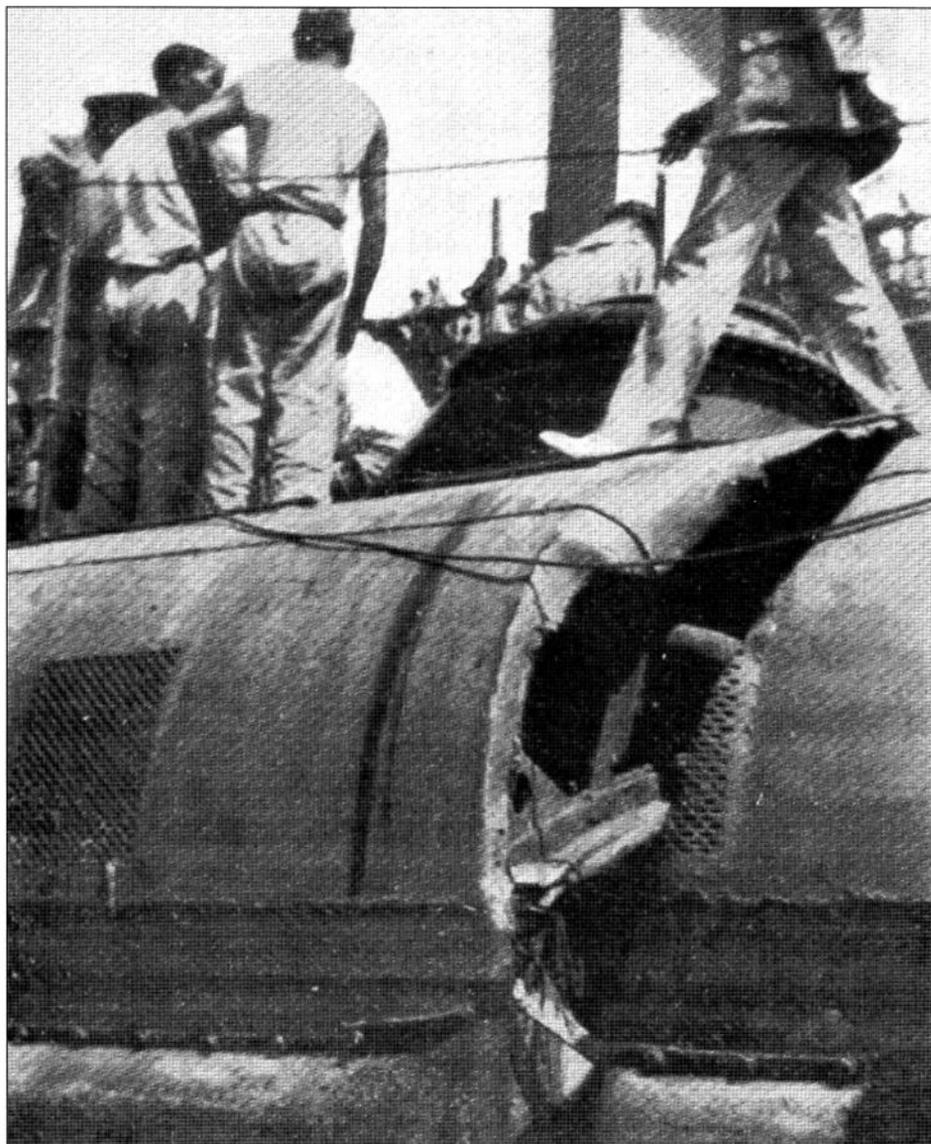
la seguente lettera di cordoglio: “Con animo profondamente addolorato, sicuro d’interpretare i sentimenti delle popolazioni dell’Istria tutta, commosso dal sacrificio di tanta balda giovinezza nell’adempimento del proprio dovere, porgo all’E.V. le più vive espressioni di cordoglio e di sincero rimpianto per le vittime del tragico, luttuoso incidente che, nelle acque di Pola, ha fieramente colpito la gloriosa Marina Italiana”. Il Segretario Federale On. Giovanni Maracchi da Roma nel suo proclama diretto ai fascisti istriani diede un particolare accento all’esaltazione patriottica dell’accaduto: “Fascisti, Una luttuosa tragedia si è abbattuta sulla nostra gloriosa Marina e incombe del suo peso sui nostri animi costernati e sgomenti. La gara febbrile dei fratelli per salvare la vita dei giovani prodi attendenti con forte animo in fondo al mare è stata vana di fronte all’avversa volontà del destino. Pola e l’Istria ancora una volta hanno offerto in olocausto la vita dei propri figli diletta sull’altare della grandezza della Patria. Ancora una volta le acque del nostro mare sono state santificate col sacrificio da fiorenti giovinezze d’Italia. Fascisti, Serrate nei nostri cuori l’angoscia che ci opprime, irrigidiamoci sull’attenti, al cospetto degli Eroi caduti nel compimento del supremo dovere per rendere agguerrita e inirta la potenza della nostra Patria”<sup>31</sup>.

All’ospedale della Marina venivano continuamente portati dei fiori e delle ghirlande da parte di Associazioni e Gruppi, ma anche da singoli cittadini venuti ad onorare i caduti. Moltissime persone si raccolsero davanti al cancello dell’ospedale nella speranza di potere visitare la camera ardente, il che però non fu permesso, fatta eccezione nella sola giornata di giovedì per i congiunti ed i parenti delle vittime. In serata, dietro disposizione sanitaria, si procedette alla chiusura delle salme, tutte vestite di bianco, in casse di zinco trasferite poi in un altro locale dove, vegliate da marinai sommergibilisti, rimasero fino al momento dei funerali<sup>32</sup>.

I funerali, che si tennero nella giornata di venerdì 10 agosto con inizio alle ore 17, dovevano essere, per volontà delle autorità, qualcosa di imponente attraverso cui dimostrare il sentimento di attaccamento alla Patria e ai suoi valori, mentre il Capo del Governo Mussolini ordinò una manifestazione di lutto nazionale. Dalle ore 12 di venerdì fino al tramonto, tutti gli edifici pubblici d’Italia dovevano esporre la bandiera a mezz’asta in segno di lutto. Anche l’edizione del quotidiano *L’Azione* uscì listata a lutto. Alle esequie partecipò un’enorme folla di gente, anche in seguito all’invito rivolto da parte di pratica-

<sup>31</sup> *Il Corriere Istriano*, “Plebiscito di intenso cordoglio a Pola e in Istria”, 9 agosto 1928.

<sup>32</sup> *Il Corriere Istriano*, “Oggi le salme delle gloriose vittime dell’*F.14* avranno le solenni onoranze funebri”, 10 agosto 1928.



*L'F.14 in bacino del cantiere di "Scoglio Olivi" con in primo piano la falla nelle lamiere provocata dallo speronamento.*

mente ogni organizzazione, a partire dal Partito Nazionale Fascista<sup>33</sup> su invito del Segretario On. Maracchi, alla Delegazione istriana degli Industriali fasci-

<sup>33</sup> Il PNF, Fascio di Pola informava che "alle ore 16.45 i membri presenti del Direttorio ed i fascisti in camicia nera si daranno convegno al Parco della R. Marina, presso la palazzina n. 202, da dove muoveranno per prendere il posto assegnato al Partito nel corteo".

sti, dall'Associazione Mutilati e Invalidi, all'Associazione Nazionale Combattenti. Furono organizzati anche arrivi da altre località in treno per rendere i funerali il più grandiosi possibile<sup>34</sup>.

Pola era una città in lutto con tricolori abbrunati sugli edifici, drappi neri ai balconi, e persino i fanali delle vetture pubbliche e le tende delle rivenditrici al mercato cittadino erano velati di nero. Fu ordinata la chiusura di tutti gli esercizi commerciali e del mercato centrale alle ore 13, mentre per quanto riguardava gli uffici pubblici essi dovevano essere chiusi alle 16 per poi essere riaperti alle 19. Oltre a ciò, tutti gli esercizi commerciali e pubblici dovevano affiggere degli striscioni riportanti la seguente dicitura "Chiuso per lutto nazionale", mentre il Questore comm. Andreani dispose che, a causa del grave lutto che colpì la Marina Italiana, venissero sospesi tutti gli spettacoli d'intrattenimento pubblico sino a dopo i funerali. La città piangeva i suoi morti, i suoi marinai ed alle esequie partecipò naturalmente in forma solenne il Comune di Pola.

Il Contrammiraglio Slaghek, al comando della Piazza Marittima di Pola, fece pubblicare delle disposizioni molto precise in cui veniva riportato tra l'altro che "la forza sotto le armi (presente al funerale) sarà costituita da un Battaglione della forza di 5 compagnie su 4 plotoni (plotone di 20 uomini con due guide e serrafila), delle predette compagnie due saranno fornite dal Comando della Divisione Speciale, due dal Comando delle Scuole C.R.E.M. ed una mista di un plotone dal R. Esercito, una R. Aeronautica, una Finanza ed una M.V.S.N. All'Ospedale di fronte all'atrio dovevano prendere posto soltanto gli ufficiali Ammiragli e Generali con i loro Stati Maggiori, le Autorità civili assimilate al grado di Generale con i loro Capi di Gabinetto ed i Podestà dei Comuni rappresentati. Lo snodamento del corteo doveva seguire il percorso Ospedale – perimetro Parco Marina seguendo Via Battisti – Via D'Annunzio – Via Sonnino – Via del Parco – Via Piave. Le Associazioni non dovevano seguire il corteo, ma dovevano essere schierate lungo il percorso dall'Ospedale al Parco della Marina nell'ordine stabilito dal direttore del convoglio. Dopo le Associazioni dovevano

<sup>34</sup> Ai funerali furono invitati i soci delle seguenti Associazioni, Sindacati e Gruppi: Partito Nazionale Fascista, Donne fasciste, Giovani e Piccole Italiane, Industriali fascisti, Mutilati e Invalidi, Combattenti, Gruppo Madrine di Guerra, Ufficiali d'Italia in congedo, Reale Aereo Club d'Italia, Dopolavoro Provinciale, Lega Navale, Lega Nazionale, Pubblico Impiego, Pensionati, Sindacato Metallurgici, Sindacato Fabbrica Cementi, Sindacato Agenti e Viaggiatori di Commercio, Circolo Marinaro Fascista, Sindacato Muratori, Associazioni Cattoliche, Associazione Commercianti, Comunità Artigiane, Società Nautica Pietas Julia, Società Canottieri Serenissima, Fascio G. Grion, Casino Commerciale, Circolo Cacciatori, Sindacato Impiegati Commerciali, Sindacato Commessi Negozio.

essere schierate le rappresentanze dei militari disarmati lungo tutto il percorso, mentre per quanto riguardava la tenuta per tutti gli ufficiali doveva essere quella di gala estiva mentre per i sottoufficiali e comuni gran divisa estiva”<sup>35</sup>.

Alle ore 16 si procedette in anticipo con il rito religioso per il guardia marina Sergio Fasulo, dato che la cerimonia funebre venne svolta con rito evangelico, mentre poco prima delle ore 17, le ventisette bare di legno bianco tutte avvolte nel tricolore furono portate a spalla da marinai nel giardino dell’Ospedale, dove attendevano, parati a lutto, gli autocarri destinati al trasporto<sup>36</sup>. Secondo quanto disposto dal Contrammiraglio Slaghek, le salme erano state collocate su nove autocarri dell’artiglieria, tutti rivestiti a lutto, mentre le bare dei due ufficiali furono collocate su dei carri funebri<sup>37</sup>, tutti circondati dalle scorte d’onore. Il corteo funebre partì dall’Ospedale Militare Marittimo, a cui partecipavano in forma ufficiale in testa il rappresentante di S.M. il Re, il Tenente Colonnello di Cavalleria Giovanni Amico di Meane e S.E. il Sottosegretario di Stato alla Marina, l’Ammiraglio Sirianni, subito seguiti da ammiragli, generali, ufficiali, autorità politiche e civili oltre ai rappresentanti di tutte le Associazioni. Il corteo passò tra una fittissima pioggia di fiori e tra la forte commozione delle folla presente, mentre colpi a salve partivano a lunghi intervalli dalla R.N. *San Marco*, ancorata nel porto. Il corteo giunse alle ore 17,30 alla chiesa della Madonna del Mare, Famedio del marinaio italiano, dove ebbe luogo la cerimonia religiosa celebrata dal cappellano militare monsignore Aleramo Cravosio, mentre l’ammiraglio Sirianni pronunziò un breve discorso<sup>38</sup>. Infine, il corteo proseguì verso il Cimitero della Marina dove furono sepolte le salme di Fasulo e Trolis, mentre le altre bare partirono nei giorni seguenti verso i luoghi di provenienza delle vittime. Il giorno di sabato, 11 agosto alle ore 10 nella

<sup>35</sup> Supplemento all’O. del G.n. 101 del 7-8 agosto 1928 – Anno VI. DAP, Fondo Prefettura, b. 78, f. XVII-B.

<sup>36</sup> *Il Corriere della Sera*, 11 agosto 1928.

<sup>37</sup> Le bare dei sottocapi e dei marinai semplici erano state poste due per autocarro, a cui seguivano quelle dei sottufficiali con una per macchina, mentre i due ufficiali chiudevano il corteo trasportati su due carri funebri della Regia Marina. Gli autocarri erano stati forniti dalla Regia Marina, mentre per quanto riguardava i necessari apprestamenti e adattamenti essi furono eseguiti all’Arsenale.

<sup>38</sup> *Idem*. Dopo che le salme giunsero al Cimitero della Marina dove vennero deposte una accanto all’altra, l’ammiraglio Foschini, il comandante della divisione navale coinvolta nella sciagura, pronunciava il seguente discorso: *La sventura non deve abbatteci ma rafforzarci. Per difendere la Patria in guerra bisogna affrontare tutti i rischi. Dio non ha voluto farci la grazia del dono della vita di taluni almeno dei nostri compagni. Madri dei marinai, siate forti come sono forti le madri degli eroi. E scrisse Isidoro Wiel sul suo taccuino: Dio, Famiglia, Patria. E sarà questo il nostro Vangelo. Lo porteremo nei nostri cuori; lo incideremo sulle vostre tombe perché tutti sappiano come sanno morire i marinai d’Italia.*

Chiesa del Mare fu celebrata una messa solenne in suffragio delle vittime del sommergibile a cui furono invitate tutte le autorità militari e civili<sup>39</sup>.

L'Ammiraglio Slaghek, allo scopo di fornire un aiuto alle famiglie poco abbienti delle vittime, chiese alla Prefettura dell'Istria notizie riguardanti le famiglie di Garibaldi Trolis e Giordano Uicich, per poter vagliare le loro reali necessità ed ottenere una giusta ripartizione della eventuale somma concessa dal Ministero. Era sua intenzione infatti proporre al Superiore Dicastero della Marina l'assegnazione di mezzi finanziari da distribuire come gratificazione alle famiglie più bisognose<sup>40</sup>. Venne inoltre proposto e approvato di devolvere le elargizioni a favore del nuovo orfanotrofio per fanciulle abbandonate *Principessa Maria di Savoia* e dell'asilo nido *Regina Elena di Savoia* della Congregazione di carità, fondi usati per l'acquisto di letti e culle<sup>41</sup>. Il fine era quello di riuscire a comprare 27 letti su cui fissare delle targhe per ricordare il nome di ogni singola vittima, il che poi in seguito verrà realizzato.

Alle ore 10 del 18 novembre 1928, alla presenza delle massime autorità militari, civili e politiche, nel Cimitero della Marina si tenne la cerimonia per lo scoprimento di un grande monumento funerario in onore ai Caduti del sommergibile<sup>42</sup>, che doveva custodire le spoglie del sottocapo Garibaldi Trolis e del guardiamarina Sergio Fasulo. Sul monumento, costruito dietro ordinazione della Regia Marina, erano stati segnati anche i nomi di tutte le vittime perite nell'incidente<sup>43</sup>.

<sup>39</sup> Circolare N. 103 – 10 agosto 1928 – Anno VI del Comando Marina e della Piazza Marittima di Pola. DAP, Fondo Prefettura, b. 78, f. XVII-B.

<sup>40</sup> È interessante il ritrovamento tra la documentazione originale custodita a Pisino di una lettera di Carlo Trolis, padre di Garibaldi, il quale nonostante le sue precarie condizioni economiche faceva richiesta al Ministero della Marina, in data 18 dicembre 1928, per l'acquisto dell'*F.14* che era stato messo in vendita per la demolizione. DAP, Fondo Prefettura, b. 78, f. XVII-B.

<sup>41</sup> L'asilo nido diretto dalle suore venne inaugurato il 29 giugno 1929 ed era situato nell'ex via Stanovich (oggi via Varaždin n. 15) dove ancora oggi esiste un piccolo asilo soltanto al pianoterra. Nell'articolo "Lo scoprimento di un busto alla memoria del comandante Wiel" apparso sulle pagine de *Il Corriere Istriano* l'asilo viene definito "un vero sacrario degli eroici marinai periti". Oltre alla targa di bronzo sulla quale erano stati scolpiti a caratteri d'oro i nomi di tutti i caduti custodita nel refettorio del peso di 350 kg raffigurante una figura di donna che esce dalle onde per porgere la palma ai prodi marinai e avente nella parte inferiore la ruota originale del sommergibile, lo stemma di Pola e il fascio littorio, l'asilo aveva i lettini con riportanti i nomi dei marinai i quali erano stati appunto comprati grazie alle elargizioni.

<sup>42</sup> Progettato dall'accademico Enrico Trolis, fratello di Garibaldi, il monumento includeva pure l'ancora e le lettere in bronzo *F.14.* del sommergibile. Oggi si trova nel cimitero dell'isola di San Michele a Venezia, dopo il trasferimento da Pola in data 12 marzo 1947.

<sup>43</sup> Con l'esodo della grande maggioranza della popolazione polese durante il periodo tra gennaio e marzo del 1947, dal Cimitero della Marina vennero esumate le spoglie dei due marinai insieme a quelle di Nazario Sauro, Giovanni Grion e sua madre per essere poi per mezzo dell'ultimo viaggio da Pola della nave *Toscana* per Venezia, accompagnate da una scorta di partigiani e rappresentanti della associazioni combattentistiche e della resistenza cittadina, dove furono tumulate.

In occasione del primo anniversario dell'affondamento del sommergibile, fu presentata la composizione musicale *F.14* del Maestro A. Martinz<sup>44</sup> e costruito un artistico cofano<sup>45</sup> fatto con frammenti di bronzo del sommergibile in cui venne custodita la bandiera dell'*F.14*.

Presso l'Istituto Luce è conservato un preziosissimo filmato della durata di 9 minuti intitolato *Le insidie del mare*, in cui vengono filmate le operazioni di recupero del sommergibile, dell'estrazione delle salme e dei funerali, il che rappresenta un documento di straordinaria importanza. La tragedia dell'*F.14* ispirò pure un film diretto da Francesco De Robertis dal titolo *Uomini sul fondo*, a dimostrazione dell'emozione e della forte presa che ebbe sull'opinione pubblica quella triste vicenda ancora viva nella memoria della Marina, durante una delle pagine più dolorose del sommergibilismo italiano.

La *Rivista Marittima*, nel numero di novembre 1928, pubblicava il resoconto dell'incidente con un'attenta analisi dell'accaduto. Di particolare importanza sono le conclusioni in merito al sistema di salvataggio in dotazione alle unità subacquee:

“In questo doloroso incidente si sono verificate tutte le circostanze favorevoli per il tempestivo impiego di tale categoria di mezzi [di salvataggio dei sommergibili]. Infatti:

- l'affondamento è avvenuto a poche miglia da una Base Navale in fondale inferiore ai 40 metri ed in posizione tale che la prua del Smg, distava dalla superficie soltanto 15-20 metri;
- la Base è fornita di un pontone completamente attrezzato e capace di sollevare lo scafo affondato. Altri pontoni di forte capacità di sollevamento erano già pronti a Trieste, Monfalcone e Venezia e sarebbero giunti sul posto dopo poche ore;
- la Base dispone di mezzi ausiliari, di palombari atti ed allenati a lavori in grandi profondità;
- il Smg di piccolo tonnellaggio è fornito di maniglioni per il sollevamento;
- lo stato del mare e del vento ostacolano ma non impediscono il lavoro anche nella prima giornata e vanno poi decisamente migliorando nella notte per essere calmi il giorno successivo;
- l'operazione d'imbragatura e sollevamento per lo slancio degli uomini e per oculatezza dei dirigenti, si effettuano con rapidità che non ha precedenti nella tragica storia degli incidenti dei Smg<sup>46</sup>.

<sup>44</sup> Edita dalla casa Editrice musicale Francescana d'Assisi. I versi erano stati scritti dal poeta Luigi Marzari, mentre lo spartito era stato racchiuso in una artistica copertina dipinta dall'accademico Enrico Trolis.

<sup>45</sup> Custodito all'Arsenale di Marina di Venezia.

<sup>46</sup> In realtà come abbiamo visto nelle pagine precedenti non fu proprio così.

Tutto questo complesso di favorevoli circostanze e di generosi sforzi è frustrato dalle condizioni fisico-chimiche dell'aria ambiente che hanno spento più rapidamente la resistenza dei superstiti.

Considerando che tutti i mezzi disponibili efficienti per il recupero dell'*F.14* non sarebbero bastati al sollevamento di un moderno sommergibile, e che è assai probabile che il salvataggio di tutti gli uomini avrebbe potuto essere effettuato a mezzo delle camere di equilibrio e della relativa attrezzatura di scafandri e respiratori individuali, si deve concludere che i soli elementi di sicurezza e di salvataggio sui quali il *Smg* può fare sicuro affidamento sono quelli propri”.

L'Ammiraglio G. Nicastro, secondo quanto riportato nel fascicolo dell'inchiesta sull'affondamento del *Smg. F.14*, scrisse che il comandante Wiel aveva peccato di eccessiva audacia durante la manovra di tentato finto siluramento, finendo per non accorgersi del rapido e pericoloso avvicinamento. È stata inoltre trascurata la precauzione di osservare frequentemente la formazione bersaglio con il periscopio per evitare di essere scoperto. Durante l'inchiesta varie deposizioni testimoniarono che già in altre occasioni Wiel era stato sollecitato a non compiere azioni troppo azzardate che avrebbero potuto provocare incidenti<sup>47</sup>. Questa era sicuramente la prima e fondamentale causa dell'incidente, a cui se ne aggiunsero altre. Anche il comandante e l'equipaggio del *Missori* avevano la grave responsabilità di avere avvistato i periscopi del sommergibile “solo a circa 160 m dalla loro prua, cioè quando il battello cominciava ad emergere per venire decisamente a galla”<sup>48</sup>. L'inchiesta appurò anche la colpevolezza del comandante Rogadeo del *Missori*, a causa della manovra scelta, che non fu la più efficace: l'effetto del timone sarebbe stato probabilmente più consono alle esigenze. Ciò non avrebbe forse evitato completamente l'investimento ma l'urto sarebbe avvenuto probabilmente solo di striscio, anche se a velocità più sostenuta. Per quanto riguarda invece il recupero dell'unità, si verificarono dei pesanti ritardi dovuti alla mancanza di una persona in grado di dirigere con decisione l'operazione di salvataggio, assumendosene la piena responsabilità. Mancò inoltre la collaborazione tra il Comando in mare e quello a terra, che finirono per intralciare e ritardare tutta l'operazione di salvataggio<sup>49</sup>. Alla bandiera dell'unità *F.14* ed al suo Comandante venne concessa la Medaglia d'Argento al Valore Militare.

Durante la Seconda guerra mondiale un'altra tragedia sommergibilistica ebbe luogo vicino a Pola e precisamente nei pressi della punta di Promontore, a circa

<sup>47</sup> Deposizioni del tenente di vascello F. Padolecchia ed E. Torriani.

<sup>48</sup> Ammiraglio Nicastro, cit.

<sup>49</sup> Lorenzo Ascione “6 agosto 1928: il dramma del sommergibile *F.14*”, *Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, marzo 1997.

un miglio dallo scoglio Porer. Il 30 gennaio 1942 infatti il sommergibile inglese *Thorn*, alle ore 14.10, affondò il sommergibile italiano *Medusa* con a bordo 7 ufficiali, 8 sottufficiali e 43 marinai. Solo 2 membri dell'equipaggio furono tratti in salvo di cui uno morirà poi per le ferite riportate. La triste coincidenza stava però nel fatto che anche questa volta la stragrande maggioranza dell'equipaggio era sopravvissuta al siluramento, per poi morire sul fondo del mare<sup>50</sup>.

Elenco delle vittime dell'F.14:

1. Isidoro Wiel, capitano di corvetta
2. Sergio Fasulo, guardia marina di complemento
3. Rodolfo Fontanive, capo torpediniere
4. Antonio Mua, capo meccanico
5. Giuseppe Zorzella, secondo capo torpediniere
6. Giovanni Pasupirio, secondo capo meccanico
7. Garibaldi Trolis, sottocapo radio telegrafista
8. Giordano Uicich, sottocapo elettricista
9. Luigi Carrozzo, sottocapo meccanico
10. Andrea Ugo, elettricista
11. Giovanni Ropetto, elettricista
12. Radium Massari, sottocapo elettricista
13. Stefano Sodano, silurista
14. Cosimo Penta, marinaio
15. Oreste Rossi, marinaio
16. Gino Masetti, fuochista artefice
17. Elio Chiarello, allievo fuochista artefice
18. Baronti Menotti, allievo fuochista artefice
19. Pietro Quartaro, cannoniere
20. Giacomo Cartone, capo meccanico (Scuola motoristi Pola)
21. Luigi Paganini, allievo motorista navale di leva (Scuola motoristi Pola)
22. Nicola Segi, allievo motorista navale di leva (Scuola motoristi Pola)
23. Carlo Cenni, allievo motorista navale di leva (Scuola motoristi Pola)
24. Francesco Celso, allievo motorista navale di leva (Scuola motoristi Pola)
25. Giuseppe Doero, allievo motorista navale di leva (Scuola motoristi Pola)
26. Giorgio Brusaga, allievo motorista navale di leva (Scuola motoristi Pola)
27. Elio Scalprini, allievo motorista navale di leva (Scuola motoristi Pola)

<sup>50</sup> Il 4 dicembre 2002 alla Camera dei Deputati della Repubblica d'Italia, i parlamentari della Margherita Gianni Mancuso e Delmastro Delle Vedove in una interrogazione parlamentare sollevarono la questione di un eventuale recupero delle salme dei marinai del sommergibile *Medusa*, in merito a cui si decise di non procedere.

# “F. 14,,

---

*Vigila ancora colla procellaria  
Il gorgo rutilante. Sulle nere  
Prone d'Italia scendon le bandiere,  
E invochi e gridi: " Non abbiám' piú aria ...*

*Alla ferrigna urna per gl'intorti  
Pluti: inabissa d'Appenin l'Iddia;  
Delle nettunie selve lo sua piú  
Corona offese, inginocchiata, ai morti.*

*Spento l'occiduo lume sulla duna,  
D'argentei velorii l'eternale  
Notte d'avvolse nella bara bruna.*

*E sul marmo che il nome infutura  
Scrisse « per non morir », e un verde lauro  
Educò sulla bianca sepoltura.*

*Pola, li 6 ottobre 1928 anno VI*

**Luigi Marzari**

# “F. 14”

Parole di  
LUIGI MARZARI

Musica di  
A. MARTINZ

*Andante mesto lugubre e con accento drammatico*

PIANO

Vi . gi . la an . co . ra col . la pro . cel . la . ria il gor . go ru . ti . lan . te .

Sul . le ne . re pro . re d'La . lia seen . don le ban . die . re ; e in . vo . chi e gridi : "Non abbi . am più

a . ria . . Al . la fer . ri . gna ur . na per gl'in . tor . ti flut . ti in . a . bis . sa

2

d'Ap.pennin l'Iddi . a ; Del.le net . tu . nie sel.ve la su . a pi . a co.ro.na ef.fer - se

in.gi.noc.chia - tu,ai mor - ti.

Spen.to l'oe . ci . duo lu . me sul.la du - na, d'ar.gen.te . i ve . la - ri

l'e.ter.na.le not.te v'av.vol - se nel.la ba . ra bru - na.

*pp*

8

*Piu lento*

E sul mar. mo che il no. me in. fu. si. ra

Seris. se "Per non mo. rit.,," e un ver. de lan. ro

e. du. cò sul. la bian. ca se. pol. ta. ra. "Per non mo.

*pp*

*Tempo primo*

*Allegro vivo*

*p* sempre in tempo senza ritardare *pp*

*From Stamp, Mignani-Firenze-1928 A.V.I.*

## SAŽETAK

### *NESREČA PODMORNICE F.14 (1928.)*

U kolovozu 1928. godine, na pučini između Pule i Rovinja, dogodila se strašna nezgoda koja je uzrokovala potapanje *F.14*. Usprkos pruženoj pomoći, cijela je posada izgubila živote nakon duge agonije na dnu mora, koju ni svi napori spasilaca nisu uspjeli spriječiti. Bit će to jedna od najtežih tragedija Talijanske kraljevske mornarice u razdoblju između dva rata, koja će pobuditi snažne emocije na području čitave države.

## POVZETEK

### *NESREČA PODMORNICE F 14 (1928)*

Avgusta leta 1928 se je v vodah med Pulo in Rovinjem pripetila strašna nesreča, ki je povzročila potopitev podmornice *F 14*. Kljub pomoči in naporom ni bilo mogoče preprečiti smrti cele posadke na dnu morja po dolgi agoniji. Ta dogodek predstavlja eno izmed najkrutejših tragedij, ki jih je utrpela Italijanska kraljevena mornarica v obdobju med dvema svetovnjima vojnama in ki je odjeknil po celi državi.