

NEL MARE DEL NORD L'ULTIMA MISSIONE DELLE IANTD EXPEDITIONS

Identificato in Olanda il KILLER dell'Adriatico

Testo di FABIO RUBERTI

«Fisci! Am'pera d'essar dentar na lavatrizz», sento dire in emiliano. E' Agostino che sulla scaletta sta riprendendo fiato. «Mai vista una corrente così, è stata tutta una corsa!», continua risalendo sulla *Sally Ann*. In effetti fare le prime immersioni con forte corrente di marea può essere una esperienza eccitante. Del gruppo dei subacquei italiani della Missione UC 14 nel Mare del Nord solo io avevo esperienza di questo tipo d'immersioni, che avevo praticato a lungo alle Maldive, nel Golfo del Messico e nel Mare del Nord, e anche Luca D'Avenia ne aveva avuta nel Mare del Nord, per tutti gli altri era la prima volta. E per la prima volta avevano subito provato il massimo, perché per cercare di fare le immersioni con buone condizioni meteo avevamo dovuto sce-

gliere il momento di massima ampiezza di marea (spring tide), e questo voleva dire che la calma di marea (slack tide), cioè la fase di passaggio dalla alta alla bassa e viceversa, sarebbe durata solo una quindicina di minuti; per di più il relitto si trovava nel cono di sbocco in mare dell'estuario della Schelda, perciò si può immaginare con quale situazione di corrente e visibilità ci stavamo immergendo. Ma l'obbiettivo ne valeva la pena, era una vecchia conoscenza di passate spedizioni, l'UC 14, il killer dell'Adriatico.

I sommergibili posamine classe UC I

Nella corsa agli armamenti navali degli inizi del ventesimo secolo l'Impero Germanico, sapendo di avere difficoltà

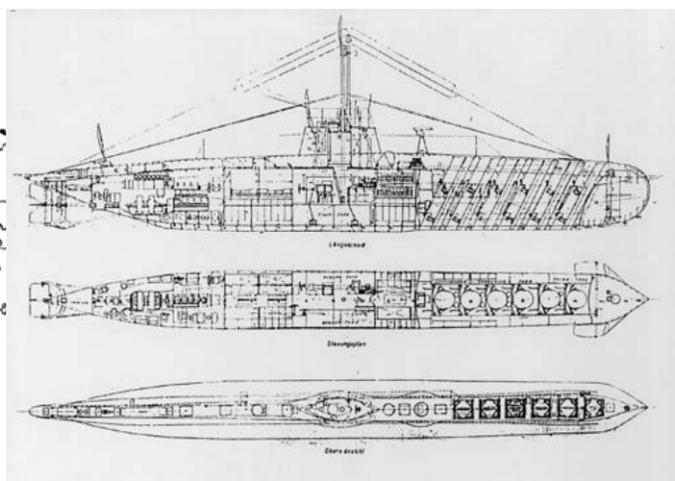
a competere con la potenza britannica con le navi di superficie, sviluppò fortemente l'arma subacquea, tanto che negli anni a venire questa scelta avrebbe caratterizzato la marina germanica, le sue tattiche e strategie innovative. Infatti sperimentò e sviluppò nuove tecniche di guerra sottomarina anche prendendo spunto da precedenti esperienze belliche, in particolare, per quanto riguardava il minamento subacqueo, dalla Guerra di Secessione Americana, durante la quale, nel febbraio 1864, il sottomarino sudista *CSS H.L. Hunley* affondò fuori del porto di Charleston lo sloop dell'Unione *USS Housatonic*. Ulteriori sviluppi ci furono durante il conflitto russo - giapponese del 1904 - 1905 quando l'ingegner Naljetov realizzò il primo sommergibile posamine russo, il *Krab*. La Kaiserliche Marine non

IL SOMMERGIBILE AUSTROUNGARICO UC 14, FAMOSO PER AVERE FRA L'ALTRO AFFONDATO LA NOSTRA CORAZZATA REGINA MARGHERITA DAVANTI A VALONA, DOPO AVER DISTRUTTO MOLTISSIME NAVI NELLE ACQUE DEL MEDITERRANEO FU TRASFERITO IN OLANDA. IL 3 OTTOBRE 1917 SALTÒ IN ARIA DAVANTI AL PORTO DI ZEEBRUGGE, A CAUSA DELL'AUTOESPLOSIONE DI UNA DELLE MINE CHE TRASPORTAVA. ORA SI TROVA A VENTI METRI DI PROFONDITÀ, SPEZZATO IN DUE E PROTETTO DALLE FORTISSIME CORRENTI DI MAREA E DALL'ACQUA PARTICOLARMENTE TORBIDA

perse tempo e affidò all'ingegner Werner la progettazione dei primi sommergibili posamine che poi furono definiti Classe UC I. Il nuovo tipo di sommergibili prese spunto dal piccolo sommergibile costiero classe UB, fu variata la sezione prodiera per poter ospitare sei silos contenenti ognuno due mine, per un totale di dodici ordigni, la potenza del motore fu aumentata per poter sopperire alla maggiore stazza e alla perdita di profilo idrodinamico. Il modello delle mine era l'UC 120, poiché ognuna conteneva centoventi chili di Tnt; di forma oblunga, avevano una piastra d'ancoraggio circolare, rotaie di scorrimento per essere inserite nei silos e un rullo contenente il cavo d'ancoraggio. Dopo la posa, la mina scendeva sul fondo e, una volta toccato, sganciava il cavo che la tratteneva sotto il

livello del mare. Le mine erano il solo armamento di questi piccoli sommergibili. Furono costruiti in fretta i primi quindici esemplari, che soffrirono di molti problemi, fra i quali il più grave era proprio nel sistema di posa, che talvolta poteva armare la mina prima dello sgancio o talaltra poteva difettare nello sgancio, costringendo il sommergibile a navigare con la mina innescata e causando auto-esplosioni devastanti. Molte migliori ebbe la seconda classe, definita UC II. I sommergibili della classe UC I furono costruiti dall'UC 1 all'UC 10 nel cantiere Vulkan di Amburgo, dall'UC 11 all'UC 15 (perciò compreso l'UC 14) nei cantieri A.G. Weser di Brema. La stazza di questi sommergibili era di centosessantotto tonnellate in superficie e centonovantotto tonnellate in immersione, la

lunghezza fuori tutto di trentaquattro metri, la larghezza di tre e quindici metri, l'altezza di sei e trenta metri; la propulsione era data da un motore diesel da sei cilindri da novanta Hp a un asse e da uno elettrico Siemens - Schuckert da centosettantacinque Hp; l'equipaggio era di quattordici uomini. Come si può capire, era un mezzo molto piccolo e si rimane esterrefatti da come quattordici uomini potessero vivere e combattere in un ambiente così angusto. Delle quindici unità solo due sopravvissero al conflitto e furono smantellate in cantiere, entrambe erano state catturate durante la guerra. Uno fu l'UC 8, catturato dagli olandesi il 14 novembre 1915: ribattezzato *M-1*, fu messo fuori servizio nel 1939. L'altro fu l'UC 12, affondato a Taranto il 16 marzo 1916, recuperato e messo in servizio nella Regia Marina col nome di *X1*; fu smantellato nel 1919. Tutti gli altri furono affondati in combattimento o per auto esplosione delle proprie mine. Due furono catturati dagli inglesi, in particolare l'UC 2, affondato nei pressi della costa inglese il 2 luglio 1915 in soli quindici metri d'acqua e poco dopo recuperato, e l'UC 5, che fu catturato integro e fece comprendere esattamente agli inglesi il sistema di minamento tedesco; affondò durante la guerra anch'esso per auto esplosione di una mina. Il nostro UC 14 fu ordinato il 23 novembre 1914, quattro mesi esatti dall'inizio della guerra, e impostato il 28 gennaio 1915 nei cantieri di





A sinistra, un tramonto sul Mare del Nord. Sopra, si fa il briefing prima dell'immersione.



A sinistra e sopra, Fabio Ruberti e Paul Lijnen, capo del gruppo belga, in navigazione. In immersione, sotto, sono stati utilizzati anche scooter Teseo.

Brema. Fu varato neanche quattro mesi dopo, il 13 maggio, e lo stesso giorno caricato sul treno e spedito per ferrovia alla U-Flottille Mittelmeer di Pola, in recente formazione per dare sostegno alla debole forza sottomarina dell'alleato austro-ungarico. Vivrà due anni avventurosi di combattimenti, vittorie e minamenti di porti nemici in Mediterraneo e nel Mare del Nord per finire nella notte del 3 ottobre 1917 a poche miglia dal porto amico di Zeebrugge, in Belgio, molto probabilmente per auto esplosione di una mina. E lì, nella sua tomba marina, noi lo andremo a esplorare novantasette anni dopo.

Una vecchia conoscenza

Feci conoscenza per la prima volta dell'UC 14 durante la preparazione della spedizione sulla Regina Margherita. Il 12 agosto del 2005, nell'ufficio del console Tomassoni, a Valona, durante la prima riunione per fare il punto della situazione, si stavano valutando le cause dell'affondamento della corazzata. Il rapporto d'incidente della nostra Marina, stilato all'epoca, dava la responsabilità a cause accidentali che avevano portato il comandante a una errata valutazione a causa del mare in burrasca, che gli aveva fatto ritardare la virata per entrare nel canale di sicurezza, facendo finire la nave nel nostro campo minato. Feci notare

che fonti germaniche, invece, assegnavano l'affondamento a un loro sottomarino, l'UC 14, che allora chiamavamo erroneamente U 14. Successivamente, durante la scrittura dell'articolo di quella spedizione, questo mistero intensificò le mie ricerche. Al Boot di Düsseldorf comprai tutti i testi di riferimento possibili e mi scatenai anche nelle librerie della città. Non c'era ombra di dubbio, per la storiografia tedesca la Regina Margherita era stata affondata dall'UC 14: "11. Dezember 1916, Montag vor Valona sinkt Regina Margherita auf einer von UC 14 gelegten Mine (ca. 600)". In questo testo c'era però sicuramente una imprecisione, perché parlava di una mina, mentre nel rapporto italiano, a detta di tutti i superstiti e i testimoni sui cacciatorpediniere di scorta *Indomito* e *Ardente*, le esplosioni, perciò le mine, erano state due, la prima alle ventuno e trentaquattro presso la Santa Barbara di prora e la seconda all'altezza del locale caldaie. Di questa versione germanica dei fatti strideva la forte contraddizione con il rapporto italiano, che così sintetizzava l'incidente: "Essa (la Regina Margherita) ha prolungato la rotta che seguiva al di là della Punta (Punta Gallovecit) al cui traverso avrebbe dovuto invece accostare a sinistra per mettersi sulla rotta di sicurezza. Tale prolungamento è stato voluto o casuale? Può darsi che per le cattive

condizioni di visibilità il Comandante abbia voluto scostarsi maggiormente da terra anche uscendo dalla rotta di sicurezza, ma può darsi altresì che tale prolungamento sia stato preventivamente stabilito". Questo rapporto, che ipotizzava la nave affondata fuori dal canale di sicurezza, era però smentito dal fatto che il relitto invece si trovava esattamente nel mezzo e perciò dimostrava materialmente che il comandante non aveva effettuato nessun errore di valutazione nella rotta. Fu soprattutto questa certezza che nell'articolo di allora mi fece propendere maggiormente per le mine dell'UC 14 anche se lascio, in linea puramente ipotetica, la possibilità che avrebbero potuto essersi staccate dal nostro campo minato a causa della burrasca. Che, però, non una, bensì due mine vaganti colpiscono fortuitamente una nave, con mare e vento che avrebbe dovuto spingerle in direzione opposta, mi sembrava onestamente un po' improbabile. Avevo preso in esame anche un'altra ipotesi, che però consideravo molto romanzesca e poco attendibile: quella del sabotaggio. Dopo l'affondamento della corazzata *Benedetto Brin* (27 settembre 1915) nel porto di Brindisi e della *Leonardo Da Vinci* (2 agosto 1916) a Taranto, in Italia si era scatenata la psicosi del sabotaggio, sostenuta dalla versione germanica dei fatti, che però si scontrava con quella più prudente italiana, la quale

ipotizzava anche l'incidente casuale. In realtà, in questi due casi è storicamente molto più probabile e plausibile il sabotaggio, mentre per la Regina Margherita appare puramente romanzesca, sia perché le autorità italiane l'avevano scartata, nonostante i precedenti, sia perché all'epoca dell'affondamento il servizio segreto austriaco era già sotto stretta osservazione dei servizi della Regia Marina, che in una rocambolesca incursione nella sede della centrale spionistica di Zurigo, avvenuta nella notte tra il 26 e il 27 febbraio 1917, si appropriarono di moltissimi documenti che servirono a smascherare l'intera rete spionistica austro-ungarica che operava in Francia e Inghilterra e a chiarire la matrice di efferrati attentati, ma non fu trovato niente che si riferisse a un possibile sabotaggio della Regina Margherita. Sull'affondamento della nostra corazzata da parte dell'UC 14 rimane però una questione aperta, quella sulla data della posa delle mine. Infatti, l'ultima missione del kapitänleutnant Franz Becker, comandante del sommergibile, contro il porto di Valona dai documenti risulta effettuata dal 19 al 29 febbraio 1916, mentre l'ultima in assoluto è del 16 aprile 1916, ufficialmente però diretta contro Corfù. E' vero che le mine possono avere effetti devastanti a distanza di mesi dalla posa, ma come è possibile che le azioni di dragaggio del canale di sicurezza siano state così inefficienti da permettere l'affondamento di una corazzata da tredicimila quattrocentoventisette tonnellate con due mine dell'UC 14 ben dieci mesi (otto nel migliore dei casi) dopo la posa? Il comandante Becker nel giugno 1916 era passato ad altro incarico, mentre l'ultima missione di minamento nel Mediterraneo dell'UC 14 si svolse nel Golfo di Taranto dal 19 settembre al 9 ottobre 1916 al comando dell'oberleutnant zur see Alfred Klatt; a novembre il sommergibile già si trovava in Germania per lavori in vista dell'assegnazione all'U-Flottille Flandern nel Mare del Nord. Queste considerazioni potrebbero

ridare fiato alla poco probabile ipotesi del sabotaggio, ma considerando che le esplosioni furono due e che avvennero in navigazione, se di sabotaggio si fosse trattato i sabotatori avrebbero avuto qualità superlative (altro che 007!) e una serie di contatti e appoggi non indifferenti per potersi muovere liberamente sulla nave. Tutto veramente troppo romanzesco e improbabile! Rimanendo il fatto che storicamente l'affondamento rimane assegnato all'UC 14, esso presenta ancora molti aspetti ambigui che necessiterebbero di una definitiva e dimostrata spiegazione. Poco tempo dopo il rientro dalla spedizione sulla Regina Margherita, fui informato dal collega belga della lantd che un team di suoi subacquei aveva individuato il relitto dell'UC 14 e che sarebbe stato interessante fare una spedizione congiunta. Risposi un po' vagamente, i tempi non erano ancora maturi e avevo altri progetti da svolgere. Del famigerato sommergibile mi rioccupai poco dopo, sempre attraverso alcune storie sulle sue vittime. Il secondo incontro con l'UC 14 fu durante le ricerche che precedettero la spedizione sul Re Umberto del 2007 in merito a ben due prede del sommergibile affondate in uno stesso giorno, il 4 dicembre 1915: il cacciatorpediniere *Intrepido* (seicentottanta tonnellate) e il trasporto truppe *Re Umberto* (duemila novecento cinquantadue tonnellate). Fortunatamente per le mie ricerche storiche, in questo caso l'azione dell'UC 14 era chiara e l'accreditato degli affondamenti era sicuro e garantito da documenti germanici che attestavano la posa di dodici mine nel canale di sicurezza del porto di Valona nella notte del 3 dicembre 1915 al comando dell'oberleutnant zur see Caesar Bauer. Ritornai a occuparmene poco dopo, in merito al piroscafo *Brindisi* (ottocento settantanove tonnellate),

affondato il 6 gennaio 1916 all'entrata del porto di San Giovanni di Medua (Shëngjin), in Montenegro. La nave era stata costruita dai cantieri navali Flli Orlando di Livorno e mi ero interessato per la ricerca di fotografie e documenti presso quei cantieri e l'Archivio di Stato, sempre di Livorno. Il piroscafo trasportava reclute montenegrine arruolate fra gli immigrati residenti negli Stati Uniti e in Canada, l'affondamento causò la scomparsa di ben trecento uomini fra volontari ed equipaggio italiano. Anche qui non c'erano molti dubbi poiché il sommergibile, sempre al comando di Caesar Bauer, aveva effettuato una azione di minamento nella notte del 27 dicembre 1915, e dieci giorni sono più che plausibili per un affondamento da posa mine. Il soggetto perciò era diventato per me di grande interesse e dopo un po' di corrispondenza con Paul Lijnen, il collega titolare della lantd Benelux, mi decisi a rompere gli indugi e all'inizio del 2010 concordai con lui una spedizione da svolgersi verso la fine di giugno dello stesso anno.

L'organizzazione

L'obiettivo era limitato rispetto a navi con storie ben più importanti che avevamo esplorato, e secondo i protocolli della lantd Expeditions misi in cantiere ciò che noi definiamo una missione, che è una attività più limitata nel tempo e negli scopi rispetto a una vera e propria spedizione. Anche se poi, durante lo studio della storia di questo sommergibile, mi resi conto che era degno a tutti gli effetti di una vera e propria spedizione. Come supporto nell'organizzazione si offrirono subito gli lantd training facility Acquamarina di Marina di Pisa (PI), Blu Deep di Montebelluna (TV), Scuola Sommozzatori di Caserta e SeeExplorers di Zeebrugge. I membri italiani della spedi-





Altro problema in immersione è stata la torbidità dell'acqua.

Il recupero dei sub era reso più complicato dalla forte corrente di marea.

zione erano per la maggior parte veterani di precedenti attività esplorative; oltre al sottoscritto, c'erano: Carla Binelli, vice-capospedizione e segreteria; Agostino Fortunato, responsabile informatico e subacqueo; Vincenzo Latora, fotografo subacqueo; Jurek Lewandowski, fotografo subacqueo; Roberto Masucci, responsabile rilevamenti subacquei; Gianni Calandrelli, subacqueo; si aggiunsero poi tre nuovi membri: Luca D'Avenia ed Enrico Basso, subacquei, e Gabriella Savoia, assistente segreteria. Il nucleo belga era composto da Paul Lijnen, responsabile sicurezza; Johan Haenebalcke, subacqueo; Steven Haenebalcke, subacqueo; Ralph Haenebalcke, skipper e logistica; Maarten Ramon, subacqueo.

I colleghi belgi si erano preoccupati di ottenere l'autorizzazione e il patrocinio della Commissione dei Cimiteri di Guerra del Ministero della Difesa olandese, poiché il relitto giaceva in acque territoriali olandesi ed era posto sotto protezione come cimitero di guerra. La sponsorizzazione era offerta, come tradizione, dalle ditte di equipaggiamento per la subacquea tecnica Acquamarina e Dive Rite, alle quali si erano associati gli sponsor B+B International, sistemi packaging, e K22, studio grafica, entrambi di Montebelluna (TV), sensibilizzati dal T.F. Blue Deep, la ditta 2 B di Mariano Comense (CO), che ci aveva dato in uso tre DPV Teseo, che come vedremo risulteranno molto utili per le immersioni in corrente. Vista la necessità di dover spostare per via rotabile i dieci componenti italiani con il loro equipaggiamento dall'Italia al Mare del Nord, si decise di affittare due pulmini, uno per il trasporto del personale e uno per quello dell'attrezzatura e dei bagagli.

Come in precedenti attività, i membri della spedizione furono divisi in tre squadre operative con specifici obiettivi d'immersione: misurazione e rilevazione del sito subacqueo, ricognizione esterna e sicurezza. Dopo vario scambio di

opinioni con Paul Lijnen la data per lo svolgimento dell'esplorazione fu decisa dal 24 al 29 giugno 2010. Le riflessioni furono molte e principalmente relative alle condizioni metereologiche. Dato che sicuramente la visibilità sarebbe stata comunque pessima, poiché il relitto era posizionato nel mezzo del flusso d'uscita dell'estuario dello Schelda, bisognava scegliere tra una buona condizione meteorologica e una accettabile condizione di corrente, poiché era impossibile coniugarle entrambe; si decise di puntare su una buona situazione meteo. L'obiettivo sarebbe stato, come in altre spedizioni, una esplorazione con fini archeologici e scientifici, in particolare di rilevamento del sito e delle sue condizioni. Si doveva inoltre procedere a una sicura identificazione del relitto con quello dell'UC 14, poiché dalla Commissione dei Cimiteri di Guerra del Ministero della Difesa olandese era considerato tale, ma con alcune riserve.

La vita operativa dell'UC 14

L'UC 14 fu assegnato nel maggio 1915 alla U-Flottille Mittelmeer di Pola, l'unità di sommergibili germanici doveva rinforzare l'esigua forza di sette sottomarini costieri austroungarici che, nonostante i successi del primo anno di guerra, non erano in grado di interferire nel traffico alleato oltre lo Stretto di Otranto. Il Regno d'Italia allora non era in guerra contro l'Impero Germanico, vi entrerà solo il 28 agosto 1916, di conseguenza i sommergibili tedeschi presero numerazione e bandiera austroungarica, così come gli equipaggi i gradi e le uniformi asburgiche. L'UC 14 fu ribattezzato SM (Seine Majestät) U 18, perciò quando si ricerca la storia di questo sommergibile, come degli altri nelle stesse condizioni, bisogna fare attenzione perché in alcuni

testi risulta la codificazione austriaca piuttosto di quella tedesca. Inizialmente non venne utilizzato come posamine, ma come trasporto di materiali strategici per l'Impero Turco. Il 5 giugno 1915 ne prese il comando l'Oberleutnant zur See Caesar Bauer. Poiché le comunicazioni marittime dell'Austria erano interrotte dallo sbarramento d'Otranto e vi era necessità di rifornire la Turchia di materiale bellico e riceverne materiali, all'UC 14 e al gemello UC 15 fu modificata la prua ed i locali mine inventarono una stiva capace di alloggiare materiale strategico. Salparono il 7 luglio 1915 da Pola ed arrivarono senza incidenti all'isola di Orak, sulla costa turca, il 29 luglio successivo; poco dopo raggiunsero Istanbul. Il 24 settembre l'UC 14 era di ritorno a Pola. Fino a metà novembre rimase in cantiere per essere di nuovo ricondizionato al trasporto e posa delle mine. La terza missione si svolse dal 18 al 21 novembre, fu la prima di minamento delle coste albanesi e non riscosse alcun successo. Essendo in corso il rinforzo della piazzaforte di Valona da parte degli italiani, l'obiettivo fu rinnovato da una quarta missione operativa dal 3 novembre al 4 dicembre 1915. Con le mine depositate in questa azione furono affondati, come ho detto, il cacciatorpediniere Intrepido (680 t) e il piroscafo trasporto truppe Re Umberto (2,952 t). Poco dopo attaccò il porto di Brindisi dal 9 al 12 dicembre 1915, fu un grosso successo che causò 4 perdite agli alleati: l'incrociatore ausiliario Città di Palermo (3,415 t), la nave proveniva da Durazzo e trasportava anche 159 soldati inglesi, ci furono 57 caduti; poco dopo seguirono tre drifter britannici Frenchy (84 t), Morning Star (97 t) e Gavenwood (99 t). Durante il dicembre, fino al 6 gennaio 1916 seguirono altre due missioni lungo

la costa albanese-montenegrina, a seguito della posa di mine del 4 gennaio fu affondato il trasporto truppe Brindisi (879 t). Al ritorno a Pola, il 7 gennaio assunse il comando l'oberleutnant zur see Franz Becker, che partì subito per due missioni infruttuose contro la costa albanese. Dal 14 al 21 marzo condusse un'altra missione di minamento nella zona ionica presso l'isola di Corfù, che era il terminale sud orientale dello sbarramento di Otranto. Il 18 posò le dodici mine di dotazione e due giorni dopo affondò il trawler francese *Ginette* (duecento settantadue tonnellate). Dal 4 al 20 aprile condusse due missioni contro la costa adriatica pugliese e albanese. E' durante questa sua dodicesima missione che, nella posa effettuata il 16 aprile a Valona, gli storici tedeschi attribuiscono le mine che affonderanno la *Regina Margherita* (tredicimila quattrocento ventisette tonnellate) nella notte del 12 dicembre 1916. Al rientro, l'UC 14 rimase a Pola per lavori e il primo luglio ne prese il comando l'oberleutnant zur see Albert Klatt. In agosto furono condotte la tredicesima e quattordicesima missione rispettivamente contro Venezia e Taranto, entrambe infruttuose. La successiva, sempre nel Golfo di Taranto, causò la perdita del piroscafo britannico *Inverbervie*, carico di carbone, in viaggio da Cardiff a Taranto; alcune fonti (errate) assegnano questo affondamento presso Capo de la Nau (Spagna) al sommergibile austroungarico U 4, lo stesso che affondò la corazzata *Giuseppe Garibaldi*. Con lo stesso minamento furono distrutte tre motolance militari inglesi: la ML 230, la ML 253 e la ML 255, che erano trasportate a bordo dell'*Inverbervie*. Anche le ultime due missioni in Mediterraneo dell'UC 14 furono nel Golfo di Taranto, in queste azioni la Royal Navy perse altri due drifter: il *Michaelmas Daisy* (novantanove tonnellate) il 26 novembre davanti a Capo Santa Maria di Leuca e il *Finrose* (settantatotto tonnellate) davanti a Gallipoli. Al termine

di queste missioni il sommergibile rientrò a Pola per lavori in arsenale dove rimase fino alla fine del 1916. Terminati i lavori fu disassemblato e per ferrovia lasciò per sempre il Mediterraneo andando a rinforzare il Marine Korps di Ostenda, venendo assegnato alla U-Flottille Flandern di base a Zeebrugge. Il sommergibile riprese servizio l'11 gennaio 1917 al comando dell'oberleutnant zur see Ulrich Pilzeker, che fu sostituito a luglio dal collega Helmut Lorenz e infine il 14 settembre da Adolf Federsen, che apparteneva alla riserva. Durante questi nove mesi condusse undici missioni contro la costa orientale inglese, ottenendo sei successi, soprattutto contro piccole imbarcazioni di protezione costiera, per un totale di mille novantasette tonnellate di naviglio affondato. Il primo ottobre lasciò Zeebrugge e da rapporti britannici è accertato che il sommergibile eseguì il previsto minamento; nella notte del 3 ottobre le stazioni di segnalazione di Zeebrugge e Knocke segnarono il rientro dell'UC 14, ma poco dopo, alle ventidue e quindici circa, videro in direzione del sommergibile un bagliore seguito da una forte esplosione. L'ipotesi immediata fu che fosse saltato a causa di una sua mina non fuoriuscita nello sgancio, come era già avvenuto per molti altri sommergibili della sua classe. Solo il corpo del comandante Federsen fu trovato spiaggiato poco distante e lì sepolto, degli altri membri dell'equipaggio non si seppe più nulla, questo molto probabilmente perché era prassi navigare in superficie di notte con il solo comandante in torretta che al momento dell'esplosione può essere stato catapultato in mare. Così finiva per una sua stessa mina un nemico molto insidioso, che aveva causato numerose vittime anche alla Marina italiana.

Un'avventura nel Mare del Nord

Il 24 mattina ci diamo appuntamento a Fidenza, che utilizziamo come punto di

coordinamento dei tre gruppi di italiani, uno proveniente da Treviso, uno dalla Campania e uno, il nostro, da Pisa. La casa di Agostino ci serve come base logistica per caricare i pulmini dell'equipaggiamento e dei nostri bagagli. Dopo uno spuntino a base di culatello e parmigiano, partiamo con destinazione Zeebrugge, dove arriviamo la mattina del giorno dopo. Ci aspetta un confortevole ostello nelle vicinanze del porto, dove i letti a castello e la camerata stimolano immediatamente abitudini cameratesche tra i componenti della spedizione. Appena sistemati i bagagli effettuiamo l'assemblaggio delle attrezzature, il briefing e la preparazione al lavoro che dovrà essere svolto. L'obiettivo principale è identificare chiaramente il relitto come quello dell'UC 14, perciò faccio una lezione su come riconoscere in immersione quel tipo di sommergibili, in particolare su come erano fatti i silos posamine e soprattutto su come si sarebbe potuto presentare un sommergibile affondato da una propria mina. I belgi ci avevano fornito una immagine allo scan-sonar e già questa ci diceva molto, perché presentava un relitto dalle dimensioni corrette e spezzato in due parti, delle quali una era la parte estrema della prua. L'indomani ci riunimmo con i belgi al porto turistico di Zeebrugge, la cosa che colpì tutti fu il segno della differenza di livello di marea che il mare lasciava sui lati delle banchine: superava i cinque metri. Era un primo avvertimento di cosa ci aspettava, ma non tutti l'avevano capito. I belgi erano particolarmente felici perché era una bellissima giornata di sole e ci ringraziarono per averlo portato dal sud. Imbarchiamo l'equipaggiamento sulla potente *Sally Ann* e, appena fuori dal porto, Paul incomincia a fare il briefing su come si sarebbe dovuta svolgere l'immersione con corrente di marea. Non potevamo aspettare il momento di calma per entrare, poiché sarebbe stato insufficiente a farci svolgere l'immersione, perciò ci saremmo immersi nel momento che incominciava a calare per avere perlomeno una decina di minuti di poca corrente in immersione e risalire in una situazione non di corrente massima. Tutto facile a dirsi. La barca avrebbe prima lasciato la cima di discesa sul relitto a monte di corrente, poi tutti i subacquei, già completamente pronti, sarebbero saltati in acqua, sempre a monte della corrente, per essere portati sul gavitello della cima di discesa, che andava afferrata saldamente per non farsi portare via, e



I membri italiani e belgi che hanno partecipato alla spedizione organizzata dalla Iantd sul sommergibile UC 14. In basso, Fabio Ruberti, capo spedizione, vicino a una mina uguale a quelle utilizzate dall'UC 14.



l'immersione sarebbe avvenuta tirandosi sul fondo con la cima. Qui il pezzo di equipaggiamento più importante era il lungo pallone di segnalazione SMB, Surface Marker Buoy. In situazione normale doveva essere dispiegato al momento della risalita, in maniera che lo skipper potesse posizionarsi a valle del subacqueo e raccoglierlo con la fiancata dell'imbarcazione. Nel caso che qualcuno non fosse riuscito a prendere la cima di discesa e si fosse perso in corrente, lo skipper, dopo aver lanciato i subacquei, si sarebbe dovuto precipitare a raccogliere il disperso, recuperarlo e, se ancora in tempo, ritornare al punto d'immersione per fargli ripetere l'operazione. L'altro fattore negativo era la visibilità, dato che la prossimità dell'estuario della Schelda rendeva l'acqua marrone. Infatti i belgi ci avevano confermato che fare

immersioni in quella zona non era affatto comune neanche per loro, proprio per l'accavallarsi della corrente di marea con quella del fiume che causava una situazione d'immersione molto difficile e di visibilità nulla. La profondità del relitto farebbe sicuramente sorridere molti tablebani degli abissi, infatti non sorpassava i venti metri, ma tirarsi a braccia fino al fondo con una corrente che ti teneva in bandiera, e con visibilità zero, richiedeva molta più determinazione che immergersi a grandi profondità in un bel mare blu cobalto. La miscela utilizzata era una Ean32 che ci permetteva di avere una lunga autonomia senza obblighi decompressivi; tutti utilizzavano bibombola da dodici litri a duecentotrenta bar, eccetto Luca D'Avenia, che era dotato di un Ccr Dive Rite O2ptima.

Sul relitto si riusciva a eseguire bene il lavoro di misurazione soprattutto dalla parte a ridosso della corrente, la visibilità era meno di un metro e solo all'interno si riusciva a vedere un poco di più. Si può capire l'utilità dei Dpv Teseo in queste condizioni. Tutte le rilevazioni fatte con la rotella metrica richiedevano un grosso impegno di concentrazione per effettuarle con la dovuta cura. La parte principale del sommergibile era sbandata sulla dritta e, nonostante lo stato di forte incrostazione dovuto agli oltre novant'anni di permanenza sott'acqua, si distingueva la forma panciuta della classe UC I; la corrente investiva la fiancata sinistra, perciò a destra si riusciva a lavorare adeguatamente.

Il responsabile dei rilevamenti era Roberto Masucci, assistito da Gianni Calandrelli, Luca D'Avenia e Agostino Fortunato. Il team belga si occupava della sicurezza e dei rilevamenti dello spezzone di prua, staccato e distante una quindicina di

metri dal relitto principale. Vincenzo Latora e Jurek Lewandowski avevano l'arduo compito di fotografare, attività oltre l'impossibile in quelle condizioni. Lo spezzone più grande misurava ventuno metri, sulla coperta si contavano quattro silos posamine vuoti larghi sessanta centimetri, all'altezza del quinto c'era un taglio quasi netto dello scafo, il sommergibile era sicuramente un classe UC I. La parte staccata della prua misurava poco più di undici metri e aveva il sesto silos intatto e vuoto, ma era completamente mancante del quinto silos, dove verosimilmente era avvenuta l'esplosione che aveva tagliato la parte prodiera. Sommando i ventuno metri ai quasi dodici della prua si ottenevano trentatré metri; il sommergibile era lungo trentaquattro. Se si confrontava lo stato del relitto al rapporto dei responsabili dei due fari, l'UC 14 era sicuramente quello e l'affondamento era dovuto molto probabilmente a una sua mina innescata, ma non fuoriuscita dal quinto silos. Il sommergibile era rimasto vittima dei suoi stessi insidiosi ordigni. Finalmente avevamo svelato la completa storia di una vecchia conoscenza. Dopo questa faticosa attività di rilevamento ed esplorazione, decisi di far rilassare i ragazzi con un paio di belle immersioni sul relitto pieno di vita marina, integro e in linea di navigazione di un grosso cargo di centocinquanta metri circa, il *Birkenfels*, affondato nel 1966 a causa del maltempo. La sera visitammo la bella città rinascimentale di Bruges, dove facemmo la cena di spedizione con gli amici belgi, e il giorno dopo eravamo ritornati alla base di partenza, a casa di Agostino a fare il classico spuntino a base di culatello e parmigiano. La missione era definitivamente compiuta.

Fabio Ruberti

