



NUOTO SUB TEAM DONAGGIO

CACCIATORPEDINIERA “ QUINTINO SELLA ”

Testo di Roberto Dal Maschio

Nave SE della Marina Militare Italiana, affondata l'11 settembre 1943, da una motosilurante tedesca a 11 miglia al largo del porto di Venezia.

Questo relitto è per noi veneziani un classico, molte sono state e saranno le immersioni effettuate su di esso, sia per escursionismo sportivo, ma anche per un fascino storico che ci attrae come segno di rispetto e commemorazione delle numerose vittime di tale tragedia, che ricordiamo sono state: 27 marinai e oltre un centinaio di civili. Solo 93 furono i superstiti tratti in salvo.

Ma, andiamo per ordine, dalla costruzione alla sua storia, alle testimonianze sino all'immersione.

Costruzione

Nave militare tipo cacciatorpediniere veloce, progettata sin dal 1915 e poi costruita in quattro esemplari nei cantieri Pattison di Napoli dal 1920 in poi (Sella 1922, Ricasoli 11/1/23, Crispi 21/2/23, Nicotera 6/5/25. Varate: Sella il 25/4/25, Crispi il 12/9/25, Ricasoli il 29/1/26, Nicotera il 24/6/26). Varata nel 1925 e consegnata alla Marina Militare Italiana il 25 marzo 1926, sigla di fiancata SE, costruita con chiari criteri da guerra dalle dimensioni molto compatte e snelle (85 metri di lunghezza per 8.5 di larghezza) con dislocamento di appena 935 tonnellate ed in grado di raggiungere la velocità massima di ben 35 nodi.

La sua linea molto filante aveva un tagliamare poco inclinato e quasi verticale, un castello di governo posto a circa un terzo dello scafo, i due fumaioli molto grandi rispetto ai precedenti modelli, due alti alberi a palo, spinta da un apparato motore molto affidabile di ben 35.000 CV moderno per l'epoca di costruzione, costituito da due gruppi di turbine collegate con le due eliche per mezzo di ingranaggi accoppiatori e riduttori. Il sistema delle due turbine, una di alta ed una di bassa pressione, al posto di un'unica turbina, permise di installare macchine di potenza maggiore ed in grado di fornire una ragguardevole velocità marina, anche se in fase di costruzione hanno dovuto aggiungere delle alette antirollio per correggere una certa instabilità comune a tutte le navi della sua categoria.

Armamento

L'armamento in dotazione era costituito da due cannoni binati, uno anteriore sul castello di prua ed uno sopra la tuga di poppa per tenerlo più elevato sul mare, da 120/50 mm di tipo a culla, in due complessi scudati poco precisi a causa delle interferenze delle vampe sui proiettili in uscita dalle volate dei cannoni, dovute alla poca distanza tra le due canne, che impedivano di fatto un corretto inquadramento dei bersagli. Furono anche i primi caccia italiani muniti di una centrale di tiro meccanica del tipo Salvagnini, che però creò problemi telemetrici di imprecisione. Inoltre 6 mitragliere (2 da 40 mm e 4 da 13.2 mm) e 4 lanciasiluri da 535 mm., in due complessi binati con asse nel piano di simmetria. A bordo erano imbarcati in tempo di guerra 180 militari.

Storia

Durante gli anni 40 due navi della stessa classe (Ricasoli e Nicotera), furono vendute alla Svezia perché non più utilizzate per operazioni di scorta di corazzate, mentre il Q. Sella ed il Crispi furono destinati nella zona del mar Egeo. Qui il Quintino Sella con onore, partecipò a ben 116 missioni di guerra, come scorta, come ricerca e come occupazione di diverse isole greche.

Rientrato nel porto di Venezia per improrogabili lavori di riparazione, il suo comandante Capitano di Corvetta Corrado Cini, ricevette nel giorno dell'armistizio (8 settembre 1943) l'ordine di consegnarsi al nemico, ma nella più totale confusione di quei giorni e con il pericolo di rappresaglie tedesche, decise di imbarcare militari e civili e lasciò gli ormeggi nel pomeriggio del 11 settembre alle ore 17 circa, dirigendo verso sud e tentando di raggiungere Brindisi.

Nel frattempo, due unità tedesche tipo Schnellboot S 54 e S 57 erano partite da Taranto il 9 settembre e nel tragitto avevano già compiuto alcune missioni di guerra come il minamento del porto di Taranto, dove affondò la nave H.M.S. Abdiel, la cattura e l'affondamento di alcune navi italiane tra cui il mercantile "Leopardi", a 11 miglia dalla costa in prossimità del Lido di Venezia, avevano bloccato anche il vecchio piroscalo "Pontinia" (del 1888), inquadrò la sagoma del Quintino Sella in avvicinamento anche se per un'avaria ad una caldaia, la nave italiana era costretta a procedere a circa 15 nodi.

Nascondendosi sul fianco del piroscalo, aspettò che si avvicinasse a circa 400 metri dalla prora e il comandante Schmidt del S.54 ordinò di sparare due siluri in direzione del caccia, non conoscendo le intenzioni del comandante Corrado Cini, ex alleato di ieri, il quale aveva avvistato il Pontinia fermo, ma non si era accorto della motosilurante nascosta.

Appena a bordo del Sella si accorsero del lancio dei siluri, tentarono di difendersi mitragliando in direzione del nemico ed effettuando una rapida manovra di cambio rotta, ma non fecero nemmeno tempo ad iniziare la manovra di timone, che i siluri già arrivavano a colpire all'altezza del ponte di comando e nella sala caldaie. La violenta esplosione squarciò in due tronconi la nave.

La prua si inabissa quasi subito, con il tagliamare rivolto alla superficie del mare. Il troncone più lungo (circa 60 mt) della poppa, prosegue con l'abbrivio la sua corsa per un centinaio di metri e affonda subito dopo. Nell'affondamento quasi istantaneo moltissimi furono i morti e dispersi in mare e non fu mai possibile sapere il numero esatto a causa delle tante persone imbarcate nel caos totale di quei giorni. Oltre ai 180 militari d'equipaggio, salirono a bordo per scappare da Venezia centinaia di civili. Tra i feriti gravi anche il comandante Cini e il guardiamarina Piazza che ebbero una gamba amputata. Molti naufraghi furono raccolti dal Pontinia, ma la motosilurante tedesca costrinse il suo comandante a proseguire per la sua rotta, non avendo alcuna pietà per coloro che erano considerati dei traditori. In totale furono salvati solo 93 superstiti. Il comandante tedesco Schmidt raccolse a bordo solo alcuni ufficiali e fece rotta su Venezia.

La stessa sorte capitò l'8 marzo 1944 anche alla gemella Crispi, catturata ed affondata dai tedeschi presso l'isola di Creta.

Testimonianze

Nel 1987 durante una cerimonia commemorativa, svoltasi in mare aperto nel punto esatto dell'affondamento, a cui abbiamo partecipato anche noi del **club Nuoto Sub Team Donaggio** sulla nostra miticamotovedetta....., assieme a numerose altre barche di associazioni sub ed a una unità della Marina Militare Italiana, dopo che il trombettiere ha chiamato l'attenti e la lettura della sempre commovente "preghiera del marinaio", è stata posata una targa ricordo sul relitto e gettata una corona di alloro in mare, a suffragio dei molti caduti.

Di quel giorno sono state raccolte numerose testimonianze di sopravvissuti alla tragedia del 1943, prima quella dell'ex-elettricista di bordo Valentino Maddalon chiamato Tino di Arsiè (BL), che si è salvato gettandosi in mare ed aggrappandosi ad una cima gettata in mare dal mercantile. Di lui abbiamo un ricordo vivo ed una testimonianza registrata nel film dedicato da Marco Costantini di Chioggia: "Tino ed il Sella" presentato alla rassegna videosub "**FILmare 2007**" che ha riscosso notevole successo e consensi.

Altra testimonianza quella di un sottotenente dell'epoca: sig. Francesco Toscano, che fu uno degli ostaggi italiani che si trovavano a bordo della motosilurante tedesca e che, impotente, vide tutte le drammatiche fasi dell'affondamento:

Vede le scie dei siluri che viaggiano veloci e sente il crepitare delle mitragliatrici che dal Sella, accortosi dell'attacco, tentarono una fulminea ma purtroppo inefficace difesa. Questione di pochi secondi, arrivarono sul bersaglio i siluri tedeschi. Vide l'equipaggio dell'unità tedesca che, in piedi sull'attenti, rende onore al Sella spezzato in due tronconi che affonda rapidamente.

Altro testimone fu il Sottocapo meccanico navale Bruno Ferdoni, a bordo chiamato anche "postino" per l'incarico di consegnare la posta all'equipaggio. Vide sbucare dal fianco del piroscalo Pontinia la motosilurante S 54 tedesca e sentì il proprio Comandante Cini che tentando di sottrarsi all'improvviso attacco, diede ordine di "avanti tutta e barra a dritta!", ma sentì dopo poco la fortissima esplosione a bordo e fortunatamente si ritrovò in mare, tra rottami e feriti, ma salvato e raccolto a bordo del Pontinia, prima che il Comandante tedesco Schmidt desse l'ordine al mercantile di continuare la navigazione.

Museo Navale

Nel Museo Navale di Venezia, vicino allo storico Arsenale, sono raccolte numerose testimonianze del Quintino Sella. Si può ammirare il nome completo in rilievo su una base di grossa lamiera, la gloriosa bandiera di guerra issata a poppa, la barra del timone con il nome inciso recuperata e donata dalla ditta incaricata dalla Marina Militare alla messa in sicurezza ed al recupero di materiale bellico. Nel 1992 il gruppo di ricerche subacquee Argo ha iniziato in collaborazione con la Soprintendenza Archeologica del Veneto, una serie di attività di rilevamento e prospezione, creando una completa documentazione sullo stato del relitto. Sono state recuperate anche alcune pagine di un portolano di bordo, riguardante la zona di mare del golfo di La Spezia, ben conservate (a parte alcune bruciature) dopo tutti questi anni di giacenza sotto il mare e che ora si possono vedere nel museo stesso.

Il relitto

Dopo un tentativo di recupero del Quintino Sella effettuato nel 1956 da parte della società Navalcoast dell'amministratore Arminio Muller, incaricata dalla M.M.I., non si hanno altre notizie sino al 1972, quando alcuni sub (su indicazioni di pescatori) localizzarono a 12 miglia dalla costa, davanti la foce del Piave, su un fondale sabbioso di -23 metri, i due tronconi del relitto spezzato, con le sovrastrutture che salivano sino ai -17 mt.. Le due parti apparivano abbastanza complete di armamenti, dotazioni e strumentazioni, ma a poppa tante munizioni attive, da far decidere la M.M.I. nel 1975 di far esplodere per due volte il carico per evitare che estranei entrassero in possesso e scongiurare così possibili incidenti.

-**Lo spezzone di prua**, lungo circa 10 mt. e alto 3, è rimasto quasi intatto, avvolto da numerose reti da pesca allo strascico incagliate, inclinato sul fianco sinistro, con il tagliamare verso l'alto e la catena con l'ancora ben visibile dall'occhio di cubia sotto lo scafo. Visibile anche il salpancore e le bitte di ormeggio. La plancia non esiste più e non si individuano elementi nei due tronconi dello scafo, perché smantellata nelle

operazioni di recupero del 1956. Solo lamiere sparse. Verso il centro si scorge il complesso binato di cannoni da 120 mm. con le canne rivolte verso il fondo e tanto pesce (anche pregiato come corvine, branzini, gronghi ed astici).

-Il troncone di centro e poppa distante circa 100 mt. dall'altro verso il largo, è lungo circa 60 mt., ma a causa delle esplosioni già nominate, la struttura è di difficile orientamento. Le fiancate appoggiano letteralmente sul fondo, molto devastate oltre che dall'affondamento anche dai lavori di recupero eseguiti in seguito con cavi e lamiere sparsi dappertutto. Si notano comunque le due grosse caldaie a nafta con scambiatori di calore che accoppiate alle turbine, sviluppavano una potenza di 35.000 CV, ed una velocità massima di ben 35 nodi, anche oggi difficilmente superate dalle navi militari moderne. Verso poppa troviamo due lanciasiluri ancora in posizione, il secondo cannone binato ancora integro, ma anch'esso con le canne di fuoco verso il basso, come un segno di silenziosa resa. Ancora visibile la mitragliera antiaerea da 20 mm., appoggiata sulla sabbia e due cannoncini sul lato di sinistra della poppa, vicino al giardinetto. Come nella prua, tante sono le reti da pesca incagliate ed abbandonate dai peschereggi ed in mezzo vivono merluzzetti, saraghi curiosi, granchi fachino ecc.

Nei substrati ancorati alle lamiere, proliferano uova di gattuccio, spugne, nudibranchi colorati, grossi spirografi ed oggi si presenta come un'oasi biologica di vita marina.

L'immersione

Data la distanza dalla costa (12 mg), anche se non molto profonda (20 mt) e con una temperatura dell'acqua sempre fredda (12- 15°) anche d'estate, è una immersione consigliata a subacquei con una certa esperienza, ben equipaggiati. La ricchezza di flora e soggetti animali (ideali per foto macro), non ci deve distogliere dal pericolo del groviglio di lamiere e reti ed occorre fare attenzione anche alla corrente che spesso si incontra con intensità variabile e che ci può causare problemi se dovessimo riemergere distanti dalla nostra imbarcazione. Altra causa di difficoltà può derivare dalla scarsa visibilità dell'acqua, che d'inverno normalmente è migliore, mentre d'estate può essere molto scarsa. Quindi controllo costante degli strumenti, rispetto dei tempi e della posizione, filo d'arianna legato all'ancora se necessario, e compagno d'immersione sempre a vista.

Possibile in zona, qualche incontro con tursiopi in branco, in passato non sono mancati avvistamenti anche di tonni e qualche verdesca inoffensiva.

Il mare Adriatico (o mare nostrum dei romani), spesso ci sorprende per buona visibilità e varietà bellissime di flora e fauna marina, ma in questa immersione è forte l'emozione per i momenti storici e umani che ci fa rivivere, per la suggestione di quei resti così carichi di morte e patriottismo di un periodo molto difficile per la Nazione, che alla nostra riemersione non siamo mai euforici e sorridenti ma, assorti nei nostri pensieri e nei ricordi del dramma vissuto tra quelle lamiere dai nostri marinai e naufraghi civili italiani.

Scheda tecnica e dati vari

| | | | |
|--|---|--|--|
| Nome nave | Quintino Sella | Armamento: | n° 4 cannoni da 120/45 binati (in 2 complessi scudati prua-poppa) |
| Tipo | Cacciatorpediniere | | (n° 6 mitragliatrici antiaeree (2 da 40 mm.,4 da 13,2 mm.) |
| Unità stessa classe: | Crispi, Nicotera, Ricasoli | | n° 4 lanciasiluri da 535 mm. |
| Nazionalità | Italiana | | n° 40 mine |
| Cantiere | Pattison di Napoli | Equipaggio: | 5 ufficiali + 120 sottouff. e marinai |
| Progettazione | anno 1915 | Comandante | Capitano di Corvetta Corrado Cini |
| Costruzione | anni 1922-1924 | Assegnazione: | Comando navale mar Egeo |
| Varo | 25 aprile 1925 | | 4° squadriglia cacciatorpediniere al comando dell' Amm. Biancheri |
| Dislocamento | 1480 tonn. | Causa affond. | Siluramento unità tedesca S 54 |
| Lunghezza | metri 84,90 | Morti | circa 200 persone tra marinai e civili |
| Larghezza | metri 8,60 | Data affond. | 11 settembre 1943 ore 17,45 |
| Pescaggio | metri 3,50 | Luogo | 11 miglia dal porto di Venezia |
| Motore | 3 caldaie Parson con 2 turbine Thornycroft | Prof. max | metri 23 |
| Potenza asse | C.V. 35.000 | Prof. min | metri 17 |
| Eliche | numero 2 | Velocità al momento dell'affondamento: | circa 15 nodi a causa di avaria ad una caldaia |
| Velocità max | nodi 35 | Carburante | 205 tonn. Nafta |
| Velocità al momento dell'affondamento: | circa 15 nodi | Autonomia | miglia 1800 a 14 nodi |
| Carburante | 205 tonn. Nafta | Fondo | sabbioso |
| Autonomia | miglia 1800 a 14 nodi | Difficoltà imm. | per esperti |

Unità stessa classe:

| | | | | | |
|-----------------|-------------|-------------|------|------------------|---------------------------------------|
| Q.Sella | costruzione | 1922 | varo | 25-4-1925 | affondamento 11-9-1943 Venezia |
| Crispi | costruzione | 1923 | varo | 12-9-1925 | affondamento 08-3-1944 Creta |
| Ricasoli | costruzione | 1923 | varo | 29-1-1926 | venduta alla Svezia anno 1940 |
| Nicotera | costruzione | 1925 | varo | 24-6-1926 | venduta alla Svezia anno 1940 |