

La presente nota è stata curata da A.Eusebio sulla base di un documento presente sul sito del Circolo Subacqueo Archeologico Biologico di Noverasco (www.csab-sub.it/index.htm), integrata da altre immagini ritrovate in rete e da foto scattate durante l'immersione del luglio 2008

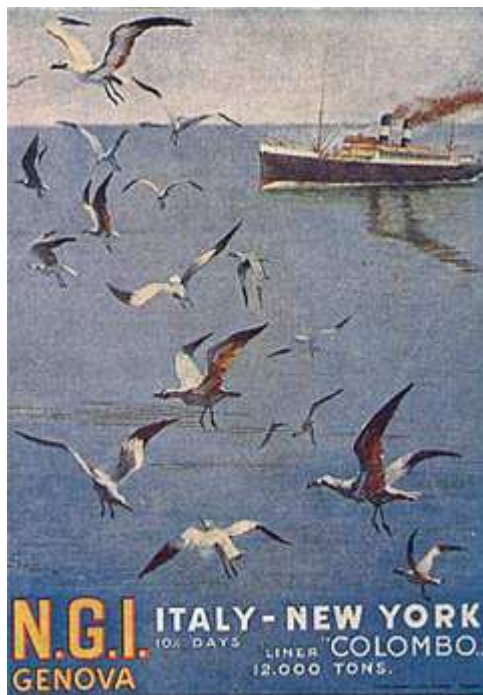
Il Relitto dell'Umberto I

1.La storia

Impostata nei cantieri scozzesi McMillan & Son di Dumbarton per conto della società Rocco Piaggio & Figli di Genova, fu varata come nave passeggeri con il nome di Umberto I il 15 Agosto 1878 anche se alcune fonti indicano come data il 15 Maggio dello stesso anno. Il nome della nave venne scelto dallo stesso Piaggio che volle chiamarla Umberto I in onore del sovrano di casa Savoia appena salito al trono.

Con l'entrata in servizio dell'Umberto I, seguito nel 1884 dal Regina Margherita, l'armatore Piaggio assunse un posizione preminente sulle linee commerciali per il Sud America per la superiorità dei comfort messi a disposizione dei passeggeri, servizi riassunti nello slogan della compagnia "Pane e carne fresca tutti i giorni".

La nave aveva una lunghezza di 109,72 metri per una larghezza massima di 11,58 metri mentre la stazza lorda era pari a 2.746 tonnellate. Rappresentava a ragione per l'epoca un autentico gioiello di tecnica e comfort ed infatti fu la prima nave italiana ad ottenere la più alta classe del Registro Navale Inglese. Era di colore grigio con una lunga tuga poppiera, un fumaiolo, due alberi a goletta ed una prua dritta come un veliero.



Rappresentava, insomma, una di quelle navi a propulsione mista, vela e motore, così caratteristiche della seconda metà dell'ottocento e permetteva di trasportare 89 passeggeri in prima

classe, 80 in seconda classe, 870 emigranti ed 80 uomini di equipaggio. La prima classe con le sue sontuose cabine era ubicata a poppa, la seconda classe al centro e la sezione destinata agli emigranti era a prua.

Il viaggio inaugurale avvenne lo stesso anno del varo sulla linea Genova - Montevideo - Buenos Aires e la nave impiegava circa 22 giorni per compiere l'intero viaggio. Dopo il 1885 fu venduta alla società Navigazione Generale Italiana che la utilizzò inizialmente sulla stessa rotta per poi destinarla alle rotte mediterranee e come collegamento con l'Africa Settentrionale e Orientale.

Il 25 ottobre 1887, percorrendo queste rotte, si incagliò presso



l'isola di Ponza riportando gravi danni per i quali fu necessario rimorchiata a La Spezia per le riparazioni che si protrassero per oltre tre mesi. Nel 1896 divenne una delle prime navi che furono impiegate per crociere di lusso e nello stesso anno fu requisita per venire impiegata come nave ospedale a Massaua. Nel 1908 il Ministero dell'Interno mise la nave a disposizione per portare i primi soccorsi ai terremotati di Messina.

Successivamente la nave iniziò la sua parabola discendente e fu acquistata nel 1910 dalla Società Nazionale dei Servizi Marittimi ed utilizzata come semplice nave da carico. Allo scoppio della Prima Guerra Mondiale la Regia Marina la requisì per utilizzarla come incrociatore ausiliario nella scorta ai convogli, compito per il quale vennero installati due cannoni rispettivamente a prua e a poppa.

2.L'affondamento



Alle 8:30 del 14 agosto 1917 l'Umberto I partiva da Genova in testa ad un convoglio composto da 4 navi norvegesi e tre italiane. Alle 18:30 la nave si trovava in prossimità dell'isola Gallinara quando fu colpita da una coppia di siluri lanciati dal sottomarino U-35 in missione di pattugliamento lungo la costa ligure.

L'[U-35](#) era un sottomarino di costruzione tedesca che agiva nel Mediterraneo per conto della Marina Austro-Ungarica ed aveva come obiettivo l'assalto ai convogli nemici che operavano nelle retrovie. Questo sottomarino vanta un primato ad oggi ancora insuperato con il maggior numero di navigli affondati da un singolo mezzo subacqueo. Nella

sua carriera affondò ben 224 navi per un totale di 546.988 tonnellate.

I due siluri dell'U-35 raggiunsero l'Umberto I a proravia dell'albero maestro, in corrispondenza della paratia tra la stiva numero 3 e la sala macchine senza dare al comandante Ernesto Astarita il tempo di manovrare per eludere l'attacco. Nell'esplosione venne distrutta buona parte della nave composta ancora di molte parti di legno che andarono in frantumi, così come tutte le scialuppe poppiere.

La nave affondò in circa due minuti e degli 80 membri dell'equipaggio (39 militari e 41 militarizzati) persero la vita 26 persone che al momento dell'esplosione si trovarono negli spazi chiusi della nave e che non ebbero il tempo di porsi in salvo.

UMBERTO I
G. Orlando; 1878; A. McMillan & Sons; 2,766 tons; 359-7A
37-9x23; 692 n.h.p.; triple-expansion engines. The Italian
steamship *Umberto I* was torpedoed by a submarine in the
Mediterranean on August 14th, 1917.

3.L'immersione



Ubicazione del relitto: 44° 01' 42" N e 08° 14' 15" E a circa 800 metri dall'isola Gallinara

Profondità: massima 51 m, minima 43 m

La profondità elevata e la particolare ubicazione del relitto rendono questa immersione consigliata solo a subacquei esperti.

Il tratto di mare nel quale è sprofondata il relitto ridossato dall'isola Gallinara e trovandosi praticamente in mare aperto è spesso esposto a forti correnti ed è molto frequentato da natanti di vario genere che, soprattutto nel periodo estivo, vengono richiamati dalla bellezza del luogo. Inoltre l'attività di pesca praticata nella zona ha ricoperto buona parte

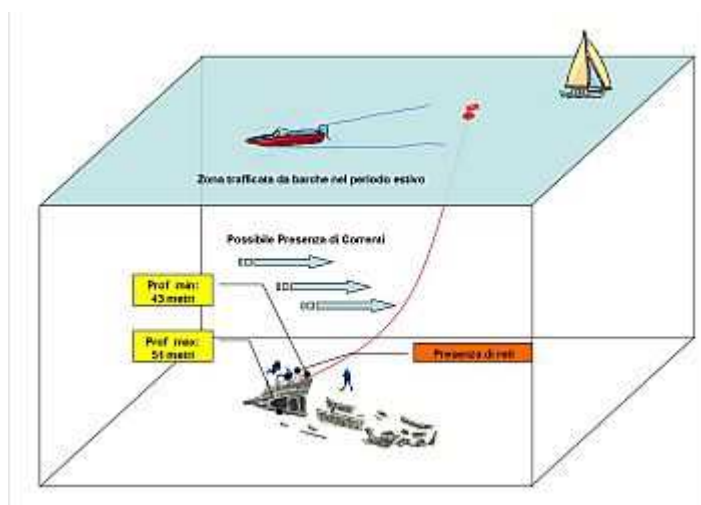
del relitto con pericolosi residui di reti e lenze. Occorre pertanto prestare la massima attenzione per evitare queste reti durante l'immersione, soprattutto in caso di scarsa visibilità.

Il relitto si trova adagiato su un fondale di sabbia ad una profondità massima di circa 50 metri e la sua parte più alta è ubicata intorno ai 43 metri. Essendo stata costruita per gran parte in legno, la nave ha perduto molte delle strutture originarie sia a causa della azione devastante dei siluri al momento dell'affondamento che a causa della lunga permanenza in acqua.

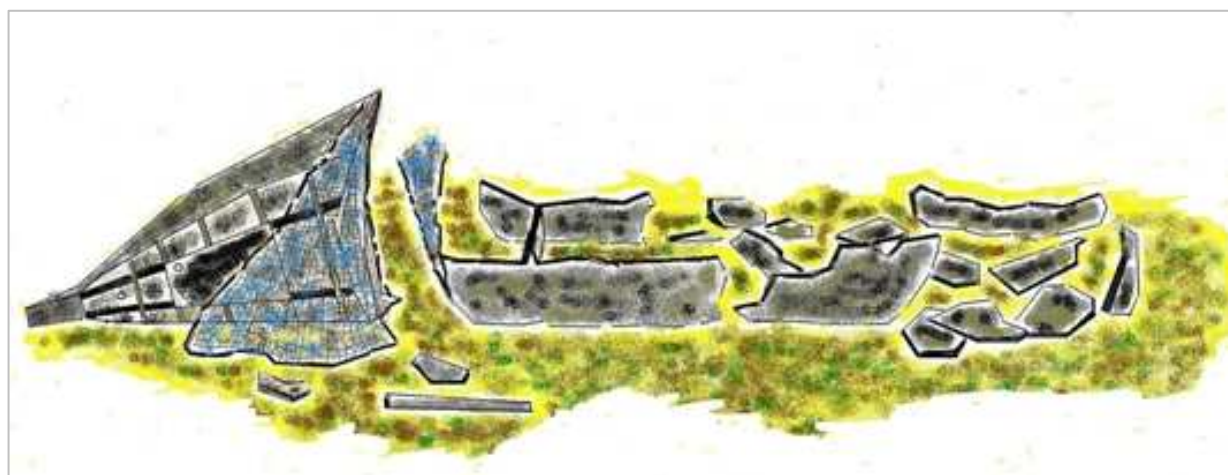
L'immersione è una classica immersione quadra con un tempo di fondo consigliato di 15 minuti in caso di immersione in aria ed il relitto si presenta sostanzialmente separato in due zone ben definite.

La poppa, essendo andata quasi completamente distrutta dall'esplosione, non è ben riconoscibile ed al suo posto vi è una zona di detriti di varia grandezza e natura. La zona poppiera non presenta quindi grande interesse e viene generalmente ignorata durante le immersioni.

La prua, al contrario, fornisce un notevole impatto scenografico essendo adagiata sul fianco sinistro e rappresenta la sezione più imponente e meglio conservata della nave. Essa è infatti riconoscibile per la sua forma affusolata caratteristica dei piroscafi a trazione mista del XIX Secolo che facevano ancora largo uso delle vele. Questa parte della nave è avvolta da un gran numero di reti che oscillano mosse dalla corrente, situazione che può dare un certo senso di angoscia a chi la visita per la prima volta.



Le strutture esterne della prua essendo costruite essenzialmente in legno sono state completamente consumate dagli organismi marini e ciò che rimane visibile è lo scheletro metallico della nave, che rappresenta sicuramente uno dei punti più caratteristici di questa immersione. Prestando attenzione alle numerose reti è possibile penetrare nel relitto che offre così l'impressione di trovarsi in un inconsueto porticato subacqueo. All'interno è ancora possibile riconoscere alcuni elementi della sala macchine ed un grosso foro che doveva contenere uno degli alberi della nave, probabilmente crollato al momento dell'esplosione o nell'impatto che la nave ha avuto con il fondale.



Un'altra caratteristica che balza subito agli occhi è il gran numero di pesci che avvolgono il relitto, talvolta sottraendolo quasi alla vista. Questa è una caratteristica comune a tutti i relitti affondati in mare aperto che creano una sorta di reef artificiale dove i pesci, protetti dalle reti a strascico, vivono indisturbati. Inoltre, se si è fortunati, è possibile incontrare un grongo (Conger Conger) di dimensioni inconsuete che sembra essere di casa sul relitto.

4. Alcune foto da noi scattate il 6 luglio 2008

