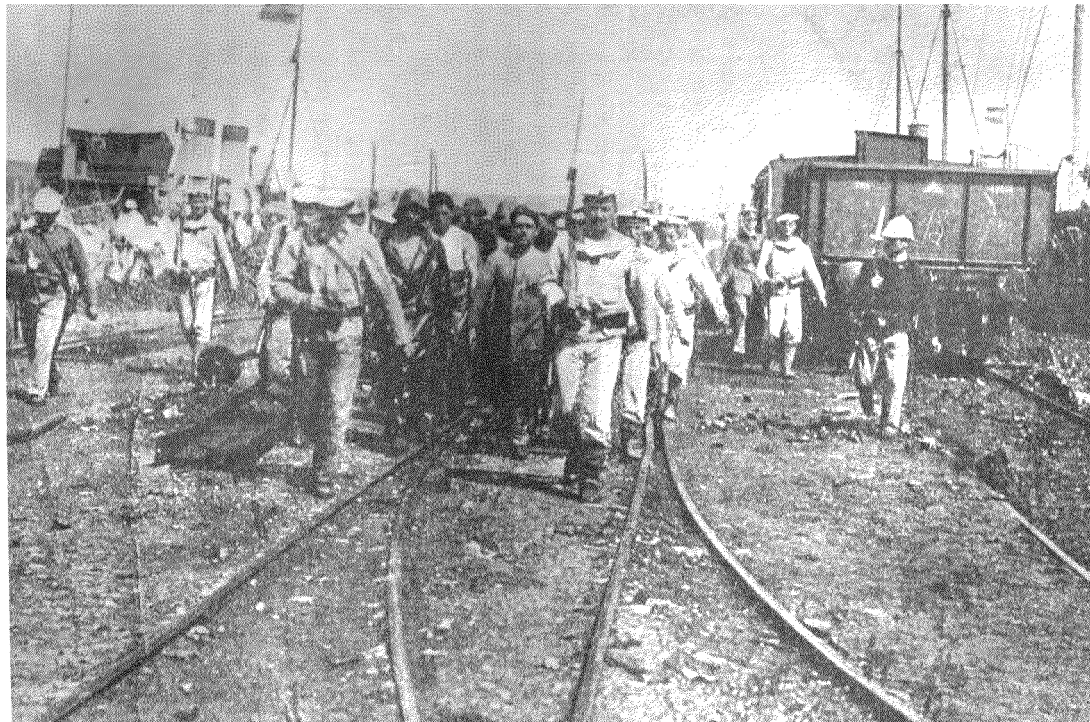


Il sommergibile «Giacinto Pullino»



Sbarco dell' equipaggio sul Molo Carboni di Pola



La cattura di Nazario Sauro in una tavola del pittore Vittorio Pisani

Il sommergibile italiano “Giacinto Pullino” era diretto, la notte tra il 30 e il 31 luglio 1916, nel Quarnero in crociera di guerra al comando del tenente di vascello Ubaldo degli Uberti.

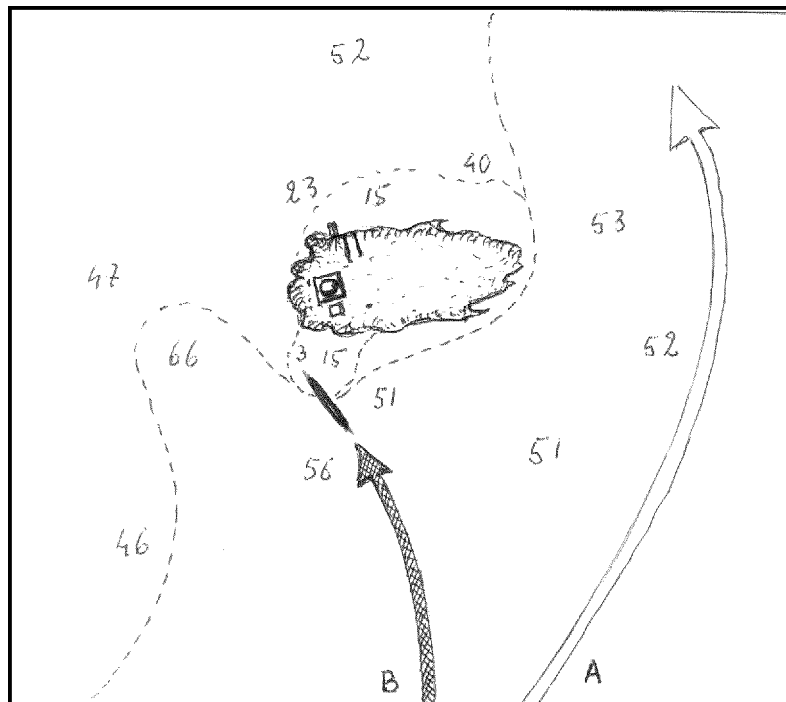
Era passata da poco la mezzanotte, marea in calare, il battello stava imboccando il braccio di mare tra lo scoglio della Galiola e l’ isola di Unie allorché investiva di prua la secca della Galiola sul limite di un fondale di 3 metri e a 60 metri dalla riva.

Rimaneva preso dagli spuntoni rocciosi, che salivano erti dal fondo, tanto tenacemente da rendere vani i tentativi messi in opera dall’ equipaggio al fine di rimettere il battello in posizione di navigazione. Alle prime luci dell’ alba non restava alla gente altro che abbandonare l’ unità dopo averla sabotata e dopo aver gettato in mare i codici e i documenti come imponevano le norme di sicurezza.

Un barcone a vela requisito agli allibiti guardiani del faro, che segnava lo scoglio e la secca (ovviamente spento), faceva sperare ai malcapitati di poter guadagnare la contrapposta sponda italiana, ma arrivavano in breve due siluranti che li facevano prigionieri. Restava ad essi soltanto il tempo di lanciare dei piccioni viaggiatori della colombaia di Mestre per informare l’ ammiraglio di Venezia di quanto stava succedendo.

Uno dei tanti episodi di guerra, che sarebbe probabilmente passato inosservato ai più, se a bordo del sommergibile non si fosse trovato Nazario Sauro con le note tragiche conseguenze. Egli, come si sa, per non farsi trovare con gli altri s’ era allontanato da solo a bordo di un battellino, ma non era riuscito a sfuggire alla cattura. Sauro conosceva molto bene le coste istriane e dalmate, per cui era normale il suo imbarco quale ufficiale pratico sulle navi, che si spingevano in quelle acque, utilissimo per le indicazioni che poteva fornire. Alcune settimane prima era già stato nel Golfo di Fiume con lo stesso “Pullino” per un tentativo di siluramento dei piroscafi che si trovavano in quel sito. Come mai, allora, quell’ incaglio?

Il fatto non mancava di dar luogo alle ipotesi più disparate sia da parte italiana che da quella austriaca, i guardiani del faro venivano anzi sottoposti ad inchiesta, ma la verità è molto semplice: le correnti irregolari e incostanti, che caratterizzano quel tratto di mare, l’ oscurità della notte ispessita da una bassa foschia e da piovoschi estivi, l’ esistenza di un campo minato a ridosso della costa istriana, che sconsigliava il passaggio a settentrione della Galiola, il pericolo costantemente presente nelle cose di mare specialmente in un’ epoca in cui non



A - rotta presunta

B- rotta reale

esisteva ancora la strumentazione elettronica (e neppur questa, come si sa, è sempre sufficiente).

Del triste destino, che ha portato Sauro a prematura morte e che ha colpito tanto crudelmente la madre, è stato scritto molto. Qui intendiamo ricordare un altro protagonista della vicenda, il sommergibile “Pullino”, una nave, un’ entità che nella tradizione dei marinai è considerata quasi una persona, partecipe come tale dei fatti degli uomini e alla quale può toccare in sorte un’ esistenza felice o travagliata.

Il “Pullino” era sceso in mare dagli scali del R.Arsenale di La Spezia nel 1912, era entrato in servizio l’ anno dopo con un equipaggio di 17 uomini e 2 ufficiali. Sauro era in soprannumero. Allo scoppio della guerra era stato assegnato alla II^a Squadriglia dell’ Alto Adriatico con base a Venezia per essere impiegato in crociere offensive grazie all’ armamento e alla buona velocità.

La notizia dell’ incaglio arrivava a Pola molto presto e, com’ era da attendersi, il comando della piazza marittima diramava all’ I.R.Arsenale l’ ordine di andar a recuperare il sommergibile quale ambita preda di guerra.

Le cose, in realtà, non erano destinate ad andar lisce. Lo scafo del “Pullino”, alleggerito della zavorra e di tutti i carichi asportabili nel tentativo del disincaglio, era stato lasciato dagli Italiani con tutte le valvole aperte e in comunicazione col mare al fine di ostacolarne la cattura e pertanto in equilibrio instabile sull’ orlo della scogliera. Arrivava da Pola la nave ricupero “Hercules” con la scorta delle vecchie siluranti “Magnet” e “Trabant”, ma non sappiamo cosa sia successo effettivamente a questo punto. Fatto sta che lo scafo, tirato fuori dalla secca, affondava su di un fondale di 56 metri.

Il 2 agosto arrivava il sommergibile italiano “Salpa” con l’ ordine di distruggere il “Pullino” ma, pur essendosi avvicinato alla Galiola fino a 700 metri, tanto da scorgere attraverso il periscopio un uomo che camminava sulla spiaggia, nulla trovava essendo lo scafo già sparito in mare. Sulla via del ritorno il “Salpa” incrociava la “Magnet” e la faceva segno al lancio di un siluro, che asportava la poppa uccidendo 22 uomini.

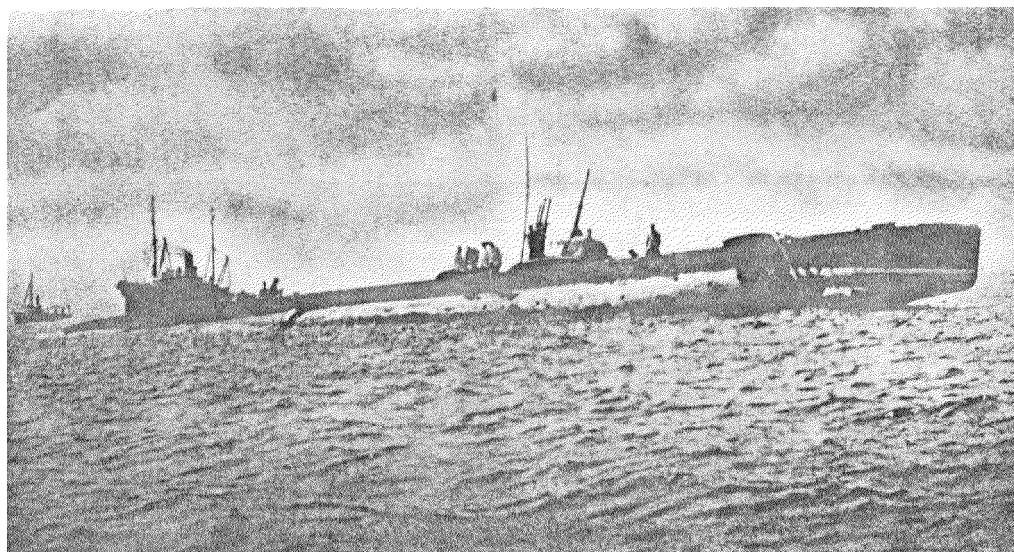
Ma gli Austriaci non rinunciavano così presto alla preda, che ritenevano già nelle loro mani e inviavano sul posto due pontoni, uno dei quali molto potente e munito di vistosa incastellatura, le torpediniere “4 T” e “6 T”, la silurante “Trabant” e la “Hercules” col seguito di bentine e barche da palombaro. Il comando dipartimentale di Venezia veniva presto a sapere, grazie alla decifrazione di alcune intercettazioni radio, che gli Austriaci stavano procedendo ad operazioni di ricupero che non potevano essere che del “Pullino”. Veniva pertanto inviato alla Galiola il sommergibile “Argo”, che impegnava in vari attacchi la torpediniera “50 T” impiegata nel servizio di sicurezza, la quale invano tentava di colpire a sua volta l’ unità italiana. Ad un certo momento gli Austriaci vedevano il sommergibile passare sotto di essi in tutta la sua lunghezza grazie alle limpidissime acque di quel tratto di mare. L’ “Argo” lanciava due siluri contro i pontoni ma senza colpirli perché i micidiali pesci d’ acciaio passano sotto il bersaglio. Ciò bastava a scoraggiare la spedizione austriaca che, reputando di aver da fare con più di un sommergibile, si ritirava a Lussinpiccolo. Gli Italiani, intanto, supponendo che l’ avversario stesse dando caccia spietata all’ “Argo”, inviava in suo aiuto il cacciatorpediniere “Missori” e tre idrovolanti, che rientravano al crepuscolo non avendo fatto alcun incontro.

Passato un po’ di tempo, il servizio tecnico dell’ I.R. Arsenale metteva a punto un piano di ricupero programmato minuziosamente, secondo il quale era previsto per le prime ore del 1 ottobre 1916 l’ arrivo alla Gagliola di una nutrita spedizione di uomini e di mezzi: tre rimorchiatori, due torpediniere, mezza dozzina tra chiatte e barche da palombaro con una camera di decompressione, due cilindri di sollevamento con i relativi compressori, quattro mastri dell’ Arsenale, alcuni ufficiali di vascello, un ingegnere, un medico, una comandata staccata dall’ incrociatore “Saida” e composta da un nocchiero, quattro sottufficiali e 50 uomini, il tutto al comando del capitano di vascello Purschka. Nè veniva trascurato il servizio di sicurezza, che doveva essere assicurato da un cacciatorpediniere e da tre torpediniere con pattugliamento permanente dell’ area interessata mediante idrovolanti. Ma, per ragioni che anche questa volta ignoriamo, non se ne faceva nulla: il progetto richiedeva, forse, troppi mezzi impiegabili più proficuamente altrove e il “Pullino” restava a giacere sul fondo del mare accumulando, col passare degli anni, una spessa incrostazione di conchiglie e d’ alghe mentre la guerra, intanto, finiva.

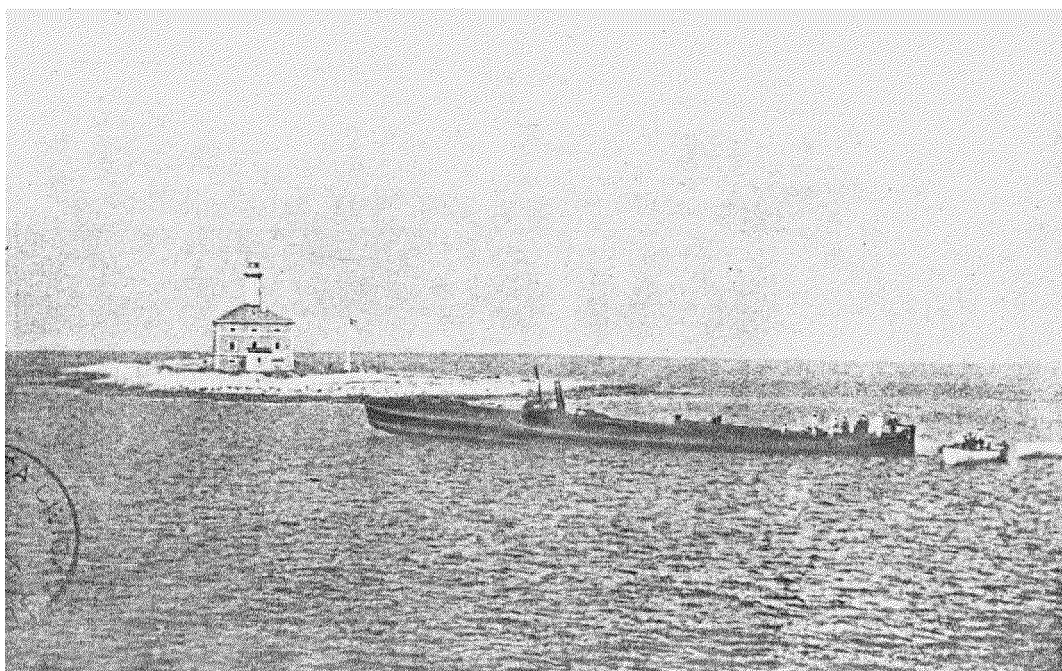
* * *

Si arrivava così al 1929.

Pietro Senes, impiegato del R.Arsenale di Pola, aveva potuto prendere visione del piano austriaco di ricupero, ne aveva parlato con Giuseppe Buich, vecchio dipendente dell’ Arsenale fin dai tempi dell’ Austria, e si era persuaso che non ci sarebbe voluto molto per riportare a galla il vecchio scafo. Non aveva faticato ad interessare del progetto il comm. Ferruccio



Il sommergibile "Pullino" incagliato allo scoglio della Galiola, il giorno dopo la cattura



Fotografia del "Pullino" allo scoglio della Galiola, fatta da un ufficiale austriaco e ritrovata da Piero Almerigogna. Al fianco c'è un rimorchiatore per il tentativo del disincaglio. Com'è noto, il sottomarino affondò poco lontano.

Boscaro, generale del genio navale, in quell' epoca in disponibilità, pratico di operazioni del genere e in buoni rapporti con l' impresa Boccabella di Roma.

Il gen. Boscaro otteneva in breve l' appoggio del comando di marina di Pola, che metteva a disposizione il magg. ing. Rapisardi e i mezzi tecnici necessari.

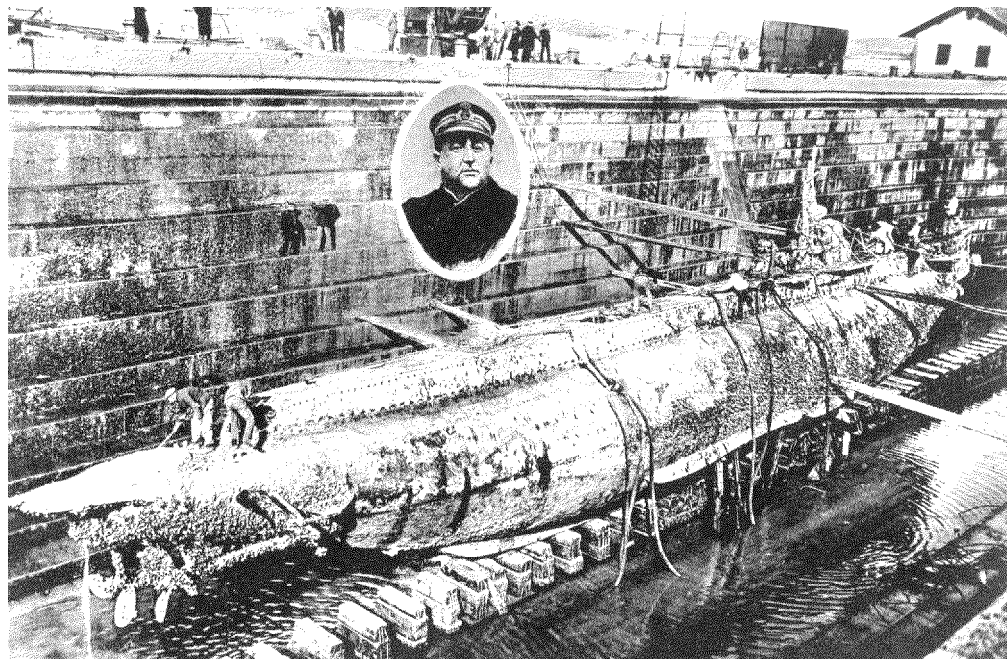
Il 19 settembre 1929 partiva dalla piazzaforte – con qualche anticipo sulla tabella di marcia per approfittare del bel tempo – un convoglio del quale facevano parte i R.Rimorchiatori “Marittimo” e “Parenzo”, i più potenti della base navale, il R.Dragamine N° 4, il grande pontone da 250 tonnellate con bettoline per quattro palombari, mezzi di più agevole impiego date le correnti e la profondità di giacitura del relitto, rispetto ai cilindri di spinta del progetto austriaco. I palombari Culiati e Varesco individuavano lo scafo sommerso ad un miglio e mezzo dalla Galiola e riuscivano ad applicare un' imbragatura in corrispondenza della prua e della poppa dopo due ore complessive di lavoro svolto in condizioni pericolose al limite delle possibilità dell' epoca.

Alle ore 19,30 del 20 settembre – dopo la notizia diramata via radio dal “Marittimo” che i palombari avevano portato felicemente a termine la loro opera – avevano inizio le delicate operazioni di sollevamento per portare lo scafo da 56 a 20 metri sotto il pelo dell' acqua, alla quota nella quale il “Pullino” sarebbe stato tenuto dal pontone fino all' ingresso del porto di Pola. Prima di prendere la via del ritorno, il gen. Boscaro faceva fissare sulla parte poppiera del relitto sommerso un' asta, sulla quale veniva alzata la bandiera tricolore. Erano le ore 22,30: un' alza bandiera singolare e suggestiva sotto la volta stellata, di fronte al Quarnero, mentre all' indirizzo della vedova di Sauro partiva il seguente radiogramma: «Dopo tredici anni la bandiera italiana sventola nuovamente sul sommergibile “Pullino” guidato dallo spirito del Grande Martire».

Il convoglio avanzava molto lentamente, ad un nodo e mezzo. Era visibile dal semaforo di Musil la sera del 21 settembre e gli andava incontro un motoscafo col prefetto dell' Istria Leone accompagnato dal capo di stato maggiore della base navale e dal comm. Attilio Boccabella. Doppiata finalmente la testata della diga foranea, il pontone veniva ormeggiato alla boa 37 in Val Maggiore.

Si trattava, ora, di sollevare il sommergibile fino a 10 metri dal pelo dell' acqua onde permettere l' avanzamento nella parte interna del porto e l' immissione in uno dei bacini del Cantiere Scoglio Olivi. Ma il diavolo s' intrometteva anche questa volta: uno dei cavi del pontone cedeva allo sforzo, il sommergibile si svincolava dall' imbragatura perdendo i timoni e andava nuovamente a posarsi sul fondo ad una profondità di 30 metri. L' incidente non sembrava grave e pertanto si riteneva di poter riprendere i lavori in breve tempo. Dovevano passare, in realtà, altri due anni.

Le nuove operazioni di ricupero avevano inizio il 21 febbraio 1931, ostacolate subito dalla forte bora, che soffiava in quei giorni. Qualche giorno dopo il grande pontone veniva rimorchiato dai mezzi della R.Marina sulla verticale della boa 37, ma l' alta incastellatura offriva ancora troppa presa al vento, che provocava scarrocciamento e oscillazioni. I palombari Culiati e Varesco lavoravano un' intera giornata per sistemare una seconda imbragatura finché, presente l' ing. Restivo, capo dell' ufficio tecnico della R.Marina, si dava il via all' operazione di sollevamento, che durava parecchie ore, con nuovi cavi reggenti uno sforzo di 220 tonnellate.



Il "Pullino", in bacino, in una foto del 28.2.1931

Alzato lo scafo di 18 metri, si rimetteva in movimento il pontone che, doppiato lo scoglio di S.Andrea, si portava davanti al bacino n° 1 del Cantiere accolto dal suono delle sirene. Sollevato ancora di alcuni metri tanto che appariva in emersione il periscopio principale, la giornata finiva con l' immissione dello scafo nel bacino allagato e spalancato. Restava tuttavia imbragato al pontone per tutto il giorno successivo per dar modo ai palombari di sistemare a dovere le tacche e i puntelli.

Potevano considerarsi portate finalmente a termine le complesse operazioni di ricupero, tra gli artefici delle quali vanno ricordati anche il capogruppo Giuseppe Buich, il capo pontone Roberto Gucci, il capo macchinista Luigi Moccolino, le guide palombaro Giuseppe Sugar e Guido Setta.

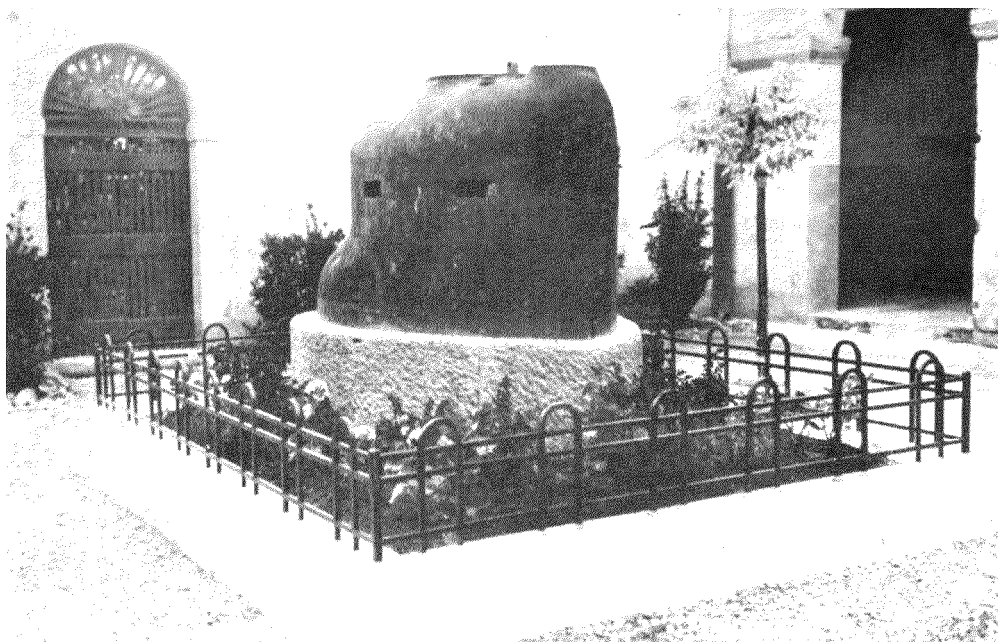
Vuotato il bacino, lo scafo appariva in tutta la sua lunghezza coperto da incrostazioni ma pressoché intatto. Si aprivano i portelli per permettere una prima aereazione e un' introspezione sommaria. Giungevano sul posto, tra i primi, il sottotenente di vascello Libero Sauro, figlio di Nazario, e l' ammiraglio Slaghek Fabbri, seguiti da parecchi cittadini subito allontanati per ragioni di sicurezza.

L' interno dello scafo, ancora allagato, appariva annerito da una patina d' olio e di nafta, che copriva uniformemente ogni cosa. Veniva pescato un berretto di marinaio, sul nastro del quale era visibile la scritta "S.M.S. Hercules", la nave impegnata nei mancati recuperi del 1916, passata poi alla R.Marina e ribattezzata col nome di "Teseo".

La prima esplorazione interna aveva luogo il 4 marzo. Scendevano nello scafo il gen. Boscaro, il sottotenente di vascello Libero Sauro e Pietro Senes con la speranza, ben presto delusa, di trovare qualche cimelio, qualche cosa d' interessante. Le condizioni generali, salvo la nera fanghiglia, apparivano buone, i locali di centro e dell' avanti si presentavano anzi in

perfetto stato. L' apparecchio radio, ch' era solo ricevente, era stato distrutto, la cassaforte resisteva ad ogni tentativo di apertura, successivamente si dovette impiegare la fiamma ossidrica, ma veniva trovata vuota. La stovigliatura di cucina era intatta ma i materassini e gli oggetti di corredo in cuoio apparivano ovviamente molto malridotti. Gli strumenti nautici della torretta erano stati messi fuori uso a martellate e così pure le manovre dei tubi di lancio dei siluri, sicché si poteva supporre che contenessero ancora il loro pericoloso carico. Infatti ne venivano estratti tre; il quarto mancava essendo stato lanciato al fine di liberare il tubo e aprire una via di comunicazione col mare. Lo scafo esterno non aveva sofferto a seguito dell' incaglio, a parte il cappellotto del tubo di lancio di destra deformato dall' urto e sommariamente tappato dagli Austriaci. Alcuni squarci erano stati provocati dall' equipaggio italiano, all' atto dell' abbandono, nel tentativo di aprire un' ulteriore via d' acqua.

Il giorno 6, mentre il lavoro di ripulitura procedeva alacremente, veniva aperto un locale rimasto fino a quel momento inesplorato. Era saturo di esalazioni di nafta che, arrivate malauguratamente a contatto di una fiamma libera, producevano un' esplosione. Quattro uomini, tra i quali lo stesso Senes, subivano ustioni di primo e secondo grado ma non si verificavano altri danni per il fatto che tutti i portelli erano spalancati. Con i soccorsi accorrevano sul posto anche il direttore del Cantiere, ing. Caglioni, il quale, credendo per l' acre fumo che fuoriusciva dalle aperture di trovarsi di fronte ad un incendio, ordinava l' allagamento dello scafo.



La torretta del "Pullino" nel cortile interno del Ginnasio-Liceo "Carlo Combi" di Capodistria

L' 11 marzo, riprosciugato l' interno e portati a termine i lavori di emergenza, veniva ridata acqua al bacino e il "Pullino", reso galleggiante, veniva riconsacrato dal rev. Ecker, cappellano militare, mentre i marinai del C.R.E.M. presentavano le armi.

Lo scafo passava poi in Arsenale e veniva ormeggiato al molo carboni (quello stesso sul quale, nel 1916, era sbarcato l' equipaggio fatto prigioniero) in attesa della sua sorte. Veniva formulata più di una proposta, interveniva anche Gabriele D' Annunzio, e si finiva per decidere la demolizione del relitto dopo il ricupero delle piastre col nome, dell' ancora e della catena, della ruota del timone e della torretta, monolito di fusione in bronzo, la quale veniva donata alla prefettura, che la destinava alla città di Capodistria.

Il lavoro di demolizione veniva affidato alla ditta Mario Mazzola, che vi destinava una ventina di operai. Il 16 luglio, dopo una libeccia che aveva battuto la zona, s' era verificata una marea eccezionalmente bassa culminata alle ore 5,30. Lo scafo del sommergibile era sceso fino a toccare lo zoccolo della banchina sbandando tanto da imbarcare acqua: le cime d' ormeggio entravano in tensione e finivano per cedere. Sembrava che il "Pullino" volesse tentare un ultimo disperato tuffo per sfuggire agli uomini. Lo fermava il basso fondale sicché la parte superiore dello scafo restava visibile ad un metro sotto il pelo dell' acqua. Lo rimetteva a galla l' impresa di lavori navali Vittorio Stagni e questa volta il cannello ossiacetilenico e la mazza del demolitore non incontravano più ostacoli.

Staccata la torretta, quanto rimaneva dello scafo, simile allo scheletro calcinato di un grande cetaceo, veniva alato sulla banchina il 3 ottobre 1931 per essere eliminato in pochi giorni ponendo così fine alla singolare storia del sommergibile "Giacinto Pullino", cavallo marino scalpitante e indomabile, che invano aveva tentato di starsene rintanato nelle glauche profondità del suo elemento, quasi avesse posseduto una sua volontà incoercibile e un' anima schiva e corrucciata.

La torretta dell' unità giungeva a Capodistria nello stesso mese di ottobre. Vagliata più di una proposta riguardo al posto dove collocarla, nel luglio dell' anno successivo veniva sistemata su di un basamento di candida pietra d' Istria nel cortile interno del Ginnasio-Liceo "Carlo Combi", che per un breve periodo aveva annoverato Nazario Sauro tra i suoi alunni. Da notare che il cimelio, a causa della particolare forma che traeva in inganno, risultò collocato a rovescio con la parte poppiera in avanti.

La mala sorte si accaniva anche contro questo monumento. Sfregiato e profanato il 5 febbraio 1950 da un gruppo di manifestanti slavo- comunisti, veniva demolito dall' amministrazione jugoslava il 7 settembre 1952 e la torretta passava in fonderia come metallo di ricupero.

* * *

Carlo Pignatti Morano – **La vita di Nazario Sauro** –

Fratelli Treves Editori, Milano 1922

Cap. IV – La missione del sommergibile “Pullino”. L’ incaglio alla Galiola.

.....

La prima parte della navigazione si svolse senza alcun incidente; era stato deciso di imboccare il Quarnero passando fra la Galiola e Unie. Il sommergibile, dai calcoli della stima, avrebbe dovuto trovarsi in questo passaggio a mezzanotte circa.

Tutti sanno che le correnti sulle coste della Dalmazia e dell’ Istria sono molto irregolari, soprattutto all’ imboccatura del Quarnero; un errato apprezzamento della velocità della corrente può essere stato sufficiente a provocare il sinistro. La foschia che copriva in quella notte afosa d’ estate la bassa isola di Galiola e la mancanza assoluta di qualsiasi luce a terra, conseguenza dello stato di guerra, non permisero al comandante di accorgersi dello spostamento impreveduto della rotta e di avvistare in tempo il pericolo. E non è a dire che mancasse in quel momento l’ attenzione: tre persone attentamente scrutavano il mare dalla torretta del sommergibile: il comandante, l’ ufficiale in seconda e Sauro.

L’ incaglio avvenne improvvisamente a mezzanotte e 25 minuti, senza che la foschia avesse permesso di avvistare terra di prora.

La prima idea fu quella di tentare il disincaglio; e tutti i mezzi furono adoperati per riuscire nell’ intento.

Una visita sommaria lasciò però intravedere che le condizioni della nave erano critiche e che poche probabilità di salvezza vi erano. Non si rinuncia però alla speranza, si lavora febbrilmente, e si ricorre ad ogni mezzo per riuscire.

Alle prime luci dell’ alba si lanciano i colombi viaggiatori colle notizie dell’ investimento e della critica situazione, e, non appena si avvista l’ isola, si mandano a nuoto quattro marinai ad esplorare ed allo scopo di impadronirsi di una grossa barca a vela intravvista sulla spiaggia; ma poi, essendo apparse in terra persone che si ritengono armate, i marinai vengono richiamati. Si vede allora un battello che partendo dal lato opposto dell’ isola si allontana dirigendo verso Unie.

Viene mandato a terra un solo marinaio il quale poco dopo ritorna con un battellino preso al personale del faro e riferisce di essere stato trattato cortesemente.

Colla stessa imbarcazione si recano subito a terra l’ ufficiale in seconda e alcuni marinai i quali, malgrado le opposizioni del personale del faro, varano la barca a vela colla quale ritornano sul sommergibile.

.....

Riusciti vani tutti i tentativi per liberare il sommergibile dalla stretta degli scogli, e poiché appariva inevitabile la cattura, dato che la notizia dell’ investimento doveva essere nota ormai al nemico, il comandante decise di abbandonarlo onde evitare possibilmente la cattura dell’ equipaggio, tentando con la grossa barca di raggiungere la costa italiana.

Prima di lasciare per sempre la sua nave, il comandante distrusse tutti i documenti riservati e cercò di danneggiarla per renderla inutilizzabile, facendo fuoco egli stesso col pezzo da 75 contro lo scafo.

Alle 6,30 circa (31 luglio) l' equipaggio si imbarcò e diresse verso l' Italia.

Intanto la notizia dell' incaglio era venuta a conoscenza del nemico; certamente il battello che fu visto allontanarsi da Gagliola alla primissima alba, portò la notizia a Unie da dove venne telegrafato a Pola.

Da Pola e da Lussin partirono subito torpediniere austriache dirigendosi verso Galiola. La prima a giungere sul posto fu la torpediniera "4 TB" (comandante tenente di vascello Wilner) la quale, avute notizie dal personale dell' isola, diresse verso i fuggiaschi ed alle ore 8,30 circa catturò la barca a vela.

La nave "Satellit" (comandante capitano di fregata Steinhart), partita da Lussin alle 7 circa, dopo aver assunte informazioni alla Galiola, diresse essa pure per la cattura delle due imbarcazioni ed avvistò il piccolo battello dove si trovava Sauro. (Che s' era allontanato da solo su altra rotta)

Nel rapporto ufficiale del comandante del "Satellit" vengono descritti i particolari della cattura.

Lo riporto testualmente.

S.M.Nave "Satellit" Reg. N. 203

Cattura di un ufficiale italiano.

All' I.R.Comando della Difesa Marittima

Pola

.....31 luglio 1916

Partecipo all' I.R.Comando della Difesa Marittima che alle 7 a.m. del 31 corrente ho ricevuto dal Faro di Porer la notizia che una torpediniera ed un sottomarino si trovavano presso Galiola.

Poco dopo fu intercettato un dispaccio dalla torpediniera che il sottomarino si era incagliato presso Galiola.

Mi recai a Galiola dove fui informato che il sottomarino era stato abbandonato, che l' equipaggio era fuggito su due barche e che la torpediniera 4 inseguiva quelle barche.

Feci rotta a 230 e dopo circa 3 e ¼ miglia fu scoperta una piccola barca dal sottocapo timoniere Stefano Leib.

In essa si trovava, sotto una tele cerata, un ufficiale italiano. Al momento di essere arrestato, gettò da bordo un piccolo involto verde, che subito affondò.

Io rilevai la località con un galleggiante. Poiché l' ufficiale appariva ammalato e leggermente ferito alla faccia fu preso a bordo, e la barca caricata a bordo.

Quindi proseguì la rotta. Quando la barca a vela fu avvistata era già a rimorchio della torpediniera 4. Tornai verso Galiola e consegnai alle guardie del faro la barca. La nave “Magnet” e la torpediniera 6 erano già arrivate.

All’ arrivo della nave “Trabant” partii per Pola, accompagnai, dietro ordine dato a mezzo di segnalazione, la nave di S.M. “Hercules” verso Galiola, ritornai verso Pola colla torpediniera 7, consegnai il prigioniero nonché gli oggetti rinvenuti alla scorta.

L’ ufficiale italiano dichiarò di essere il primo ufficiale del sottomarino e di chiamarsi Nicolò Sambo.

In una tasca della giubba di cuoio fu trovato un notes con un diario giornaliero, indicazioni di rotte e alcuni segnali.

f Steinhart, capitano di fregata

.....

Prima che il “Satellit” avesse avvistato la piccola imbarcazione ove Sauro si trovava, la torpediniera 4 aveva raggiunta e catturata la grossa barca col rimanente dell’ equipaggio. Questa imbarcazione, che navigava alla vela, aveva potuto guadagnare un discreto cammino, favorita da una brezza tesa da N.E.

La torpediniera 7 raggiunse la barca a vela a circa 8 miglia dalla Galiola. Il comandante, perduta ogni speranza di sfuggire, fece buttare in mare le armi, i viveri, gli istrumenti che erano stati imbarcati. Si lanciarono gli ultimi colombi viaggiatori colla notizia dell’ avvistamento delle torpediniere che inseguivano, e della inevitabile cattura.

L’ equipaggio venne fatto imbarcare sulla torpediniera, mentre il comandante, il comandante in seconda e il direttore di macchina furono invitati a scendere sotto coperta e chiusi nel quadratino degli ufficiali sotto rigorosa sorveglianza.

.....

Da “**Nazario Sauro e l’ Istria**”, raccolta di saggi storici, Studio Col, Trieste 1936

Giuseppe Stefani – L’ investimento alla Galiola e l’ avviso al nemico. Pagg.243-251

Verbale della deposizione davanti all’ i.r.Capitanato di Porto e Sanità Marittima di Lussinpiccolo il 3 agosto 1916:

Presentatosi il Dirigente dell’ i.r.Faro marittimo di Galiola espone quanto segue in merito all’ investimento del sottomarino italiano presso il faro:

Nella notte dal 30 al 31 luglio a.c. circa alle 12,03 a.m. mentre i guardiani scambiavano la guardia sentirono il rumore prodotto dall’ arenamento d’ un naviglio; immediatamente svegliarono me e l’ altro guardiano e ci recammo sulla torre da dove guardando col cannocchiale vidi che si trattava di un sottomarino: non potendo gettare in mare la grande imbarcazione causa la bassa marea e così pure il guzzo causa forte vento da greco, ascoltammo se qualcuno chiamasse, ma non si sentì nulla fuorché ogni mezza ora funzionare la macchina indietro.

Verso le 4,45 a.m. visto che nessuno non si fa sentire dal sottomarino dubitai che si tratta d' un sottomarino nemico e diedi l' ordine di gettare in mare il guzzo e mandai i guardiani collo stesso ad avvisare l' Autorità preposta telefonicamente da Unie dandogli in pari tempo l' istruzione di tenersi in rotta verso Levrera per non farsi vedere dall' equipaggio del sottomarino.

Circa alle 5 ant. venne al faro nuotando un marinaio e mi chiese di dargli una battella per andare a prendere a bordo il comandante, poco dopo venirono a nuoto 8 marinai armati di rivoltelle, mentre il resto è stato trasportato al Faro colla battella. Appena arrivato il comandante a terra mi cominciò ad interrogare: avete il telefono? No. Quanti guardiani siete al Faro? Due! In questo due dell' equipaggio mi chiesero quale è stata quella imbarcazione che dirigeva in Greco? Risposi che non l' abbiamo vista, ma probabilmente saranno dei pescatori di passaggio! Dopo di ciò il comandante mi disse che prenderanno la grande barca e mi ordinò di dargli tutto l' occorrente, mentre gli venne dato quanto chiesto feci capire al comandante, che la marea è ancora troppo bassa per gettare in mare la barca e così mi riuscì di trattenerli circa fino alle 6 an. sperando che in questo tempo il guzzo coi guardiani sarà già vicino ad Unie e la loro fuga sarà impossibilitata. Poco dopo le 6 an. s' imbarcarono tutti nella grande barca prendendo con se armi e viveri e si allontanarono. Uno dei marinai fuggì però prima colla battella senza il sapere del comandante.

Un tre quarti d' ora dopo arrivava da Lussino un idroplano e poco dopo uno da Pola. Infine aggiungo che col cannoncino volevano danneggiare il sottomarino ma non riuscirono non potendolo mettere verticalmente.

Preletto, chiuso e firmato.

Relazione confidenziale del Capitanato del Porto di Pola al Governo Marittimo di Trieste di data 2 agosto 1916:

Il giorno 1 corrente, nelle prime ore del mattino fu notato che una nave, verosimilmente un sottomarino, si era arenata sullo scoglio della Galiola.

Torpediniere della Marina da guerra mandate subito sul posto stabilirono che si trattava del sommergibile italiano "Giacinto Pullino", che in rotta da Venezia per il golfo di Fiume s' era verso mezzanotte colà incagliato.

Il suo equipaggio si era frattanto impadronito d' una barca di quel Faro marittimo allo scopo di raggiungere con essa l' Italia; ma fu poco dopo catturata in mare da una torpediniera e condotta a Pola.

Fra gli uomini dell' equipaggio si trovava anche un uomo in divisa di ufficiale della Marina italiana, il cui aspetto esteriore e il cui contegno sollevarono sospetti sulla sua posizione.

Avendo egli più tardi dichiarato d' essere capitano presso la Compagnia di Navigazione "Puglia", in seguito a richiesta telefonica dell' i.r.Ammiragliato di Porto furono inviati alle Carceri di Marina i piloti qui comandati Giovanni Zandrich e Antonio Pozzetto per essere messi a confronto con lui. essi poterono stabilire che egli non era stato imbarcato su

nessuno dei piroscafi della “Puglia”, che essi avevano più volte pilotato entro e fuori del porto di Pola.

Tuttavia appena uscito dalle Carceri della marina, il pilota Pozzetto si rammentò che il prigioniero poteva essere forse un certo Nazario Sauro di Capodistria, col quale a suo tempo egli aveva avuto da fare come proprietario e comandante di una vecchia torpediniera comperata dalla Marina e più tardi come capitano del piroscafo costiero “Capodistria” adibito al trasporto di carboni dal canale dell’ Arsa a Pola e a Trieste.

Ordine del giorno riservato n° 69 dd. 5 agosto 1916 diramato dall’ Ammiragliato del Porto di Pola:

In occasione della cattura dell’ equipaggio del sottomarino italiano “Giacinto Pullino” sono sorte dovunque voci circa rapporti esistenti fra l’ equipaggio del sommergibile e i nostri pescatori, marittimi e guardiani di fari, voci che accusavano più o meno sudditi nostri di azioni d’ alto tradimento. Per stabilire la realtà delle cose risultò necessario avviare un’ esauriente inchiesta e procedere ad altri atti d’ ufficio, come ad esempio, a tradurre a Pola, per sottoporlo ad istruttoria giudiziaria, il personale maschile del Faro della Galiola ed evacuare le donne e i bambini, confinandoli a Lussino.

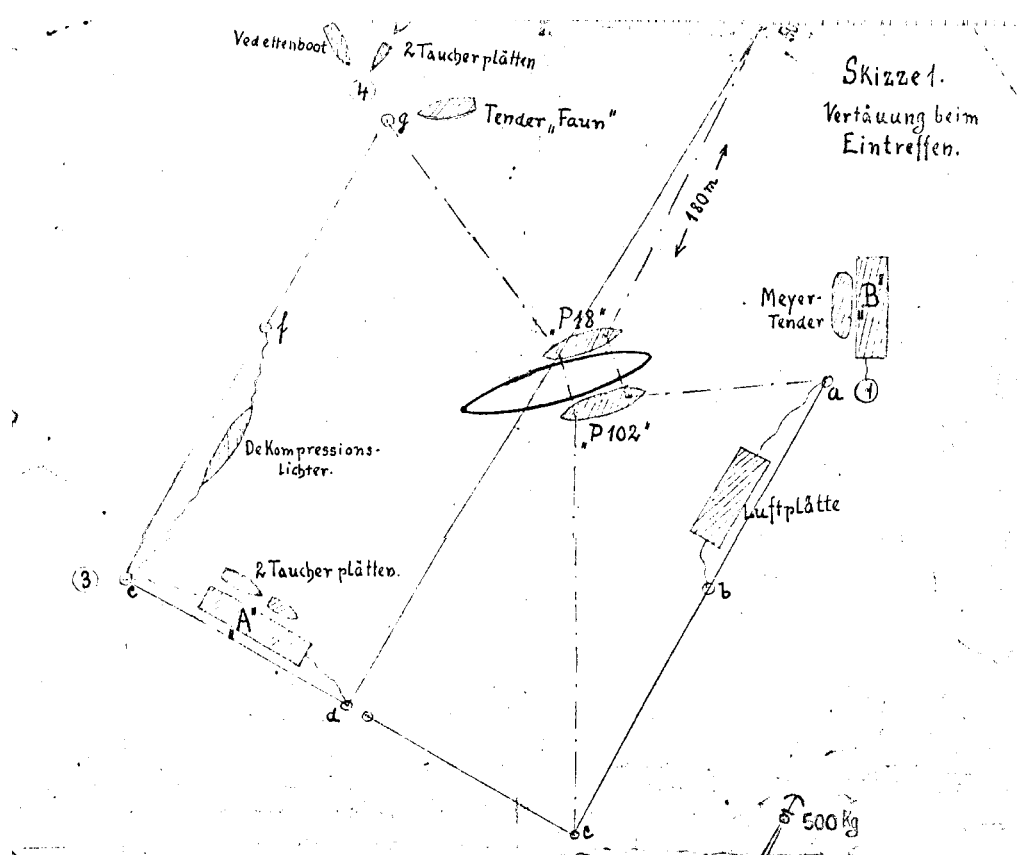
A caratterizzare il genere di voci messe in giro valga il fatto che secondo alcune di queste dicerie il “Pullino” corrompeva la nostra popolazione costiera mediante doni di costosi mezzi alimentari (farina bianca, olio, ecc.), mentre secondo altre il “Pullino” stesso sarebbe stato rifornito dalla nostra popolazione costiera di mezzi alimentari ecc.

Fu un bene che queste dicerie siano state sottoposte ad esaurienti inchieste e specialmente che i bravi guardiani del Faro della Galiola ne siano usciti con onore.

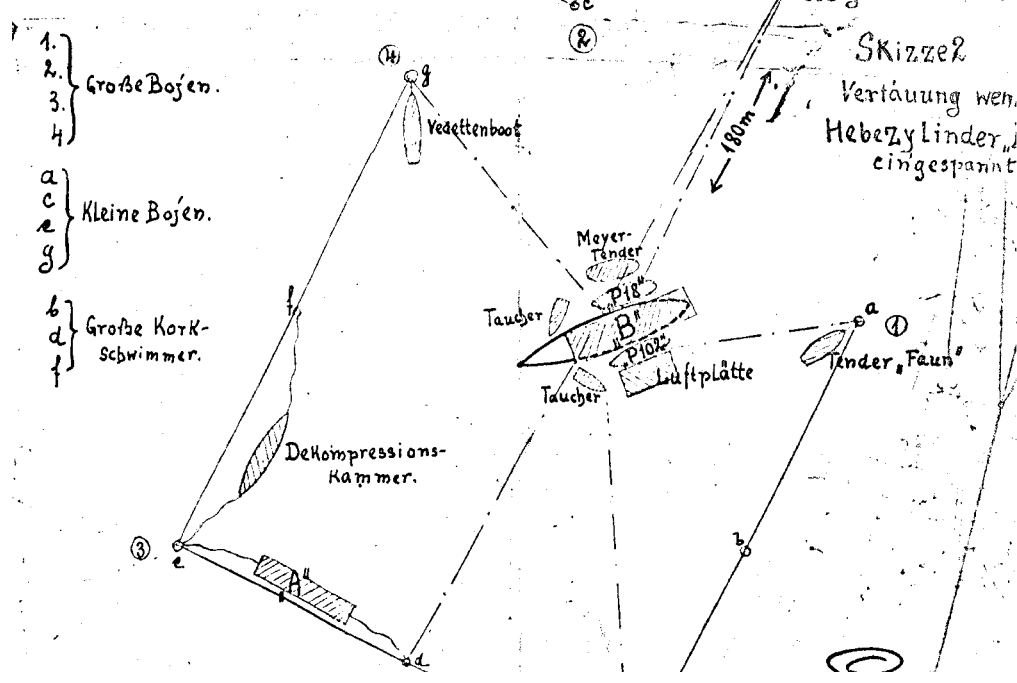
Tuttavia anche in questa occasione non posso fare a meno di raccomandare la prudenza nel propalare le voci; ordino inoltre che, ogni qualvolta siano disponibili ufficiali, sia vietato il contatto fra i prigionieri di guerra e la nostra truppa; che ad interrogarli siano adibiti solo ufficiali e che eventuali deposizioni (di cose viste ed udite) circa il contegno dei prigionieri di guerra siano subito dal Comandante personalmente inviate qui in via d’ ufficio.

f.to von Chmelarz, Ammiraglio

* * *



Skizze 1.
Vertäuung beim Eintreffen.



Skizze 2.
Vertäuung wenn Hebezylinder eingespannt

- 1. } Große Bojen.
- 2. }
- 3. }
- 4. }
- a } Kleine Bojen.
- c }
- e }
- g }
- b } Große Kork-Schwimmer.
- d }
- f }

Programma per il ricupero del "Pullino"

con ipotesi di bel tempo e calma di mare
Inizio domenica 1 ottobre 1916

- a) Natanti: 2 cilindri di sollevamento
 2 alleggi
 2 barche da palombaro ciascuna con un battello
 1 barca con decompressore
 1 barca con compressore
 1 barca vedetta della 3.Divisione
 piccola barca a motore del "Saida"
- b) Per il rimorchio: Meyer-Tender
 nave appoggio "Faun"
 1 nave appoggio potente dell' Arsenal
 e cioè:
 nave appoggio dell' Arsenal rimorchiante un cilindro
 di sollevamento
 nave appoggio "Faun" rimorchiante un cilindro di
 sollevamento
 Mayer-Tender rimorchiante la barca con compressore
 torpediniera "53 T" con 2 alleggi
 torpediniera "56 T" con 2 barche appoggio palombari e
 barca con decompressore

c) Tempi e ordine dei traini:

Domenica 9 ore p.m. ora estiva (Nota: dopo la mezzanotte del 30 settembre si ha il cambio con l' ora dell' Europa centrale, quindi le 8 ore p.m.)
Partenza: 3 navi appoggio con 2 cilindri di sollevamento e 1 barca con compressore accompagnate da 2 torpediniere della Squadriglia
Partenza: Vedetta con il tenente di vascello Kastner e il capo officina Reinberger.
Lunedì alle 2 ore a.m. tempo dell' Europa centrale
Partenza: Torpediniera "53 T" e torpediniera "56 T" con i loro traini, accompagnate da 1 cacciatorpediniere e 1 torpediniera della Flottiglia (il cacciatorpediniere alza la piccola motobarca del "Saida").
Capitano di vascello Purschka, ing. Fritz, ufficiale medico dr. Vessel, capitano marittimo Falzari sul cacciatorpediniere.

Ormeggi

d) Al posto dell' affondamento:

Arrivo dei cilindri di sollevamento e del compressore alle ore 5 a.m.

Arrivo delle torpediniere "53 T" e "56 T" alle ore 6 a.m.

L' avvicinamento e ormeggio in sito dei subentranti natanti viene regolato dal tenente di vascello Kastner secondo lo schizzo 1; gli alleggi gettano l' ancora sulla linea 4 presso la Galiola.

La nave appoggio dell' Arsenale torna a Pola accompagnata da due torpediniere.

e) Servizio di sicurezza:

Unità della Flottiglia (1 cacciatorpediniere e 3 torpediniere) garantiscono la sicurezza e incrociano sul luogo del ricupero secondo ordini impartiti verbalmente.

Viene dato il cambio ad un aeroplano stante sul posto.

f) Probabile andamento del lavoro:

Allorché l' alleggio è ormeggiato e il cilindro di sollevamento B è assicurato (tra "P 18" e "P 102"), le barche appoggio palombari e il Mayer-Tender si sistemano al loro posto (vedi lo schizzo).

Si suppone che il lavoro di aggancio sia portato a termine dopo 4 ore dalla sistemazione dei natanti, che il cilindro di sollevamento e il palombaro siano in chiaro e pronti per l' immersione.

Il cilindro di sollevamento con la saracinesca aperta, le prese d' aria chiuse e i quattro tubi dell' aria collegati alla barca con il compressore.

10 ore a.m. Immersione con contemporanea presa del cilindro di sollevamento a circa 20 metri. I cavi di sollevamento scivolano negli orecchioni di entrambe le parti.

11 ore a.m., I palombari si preparano all' immersione.

12 ore e 30 m. p.m. I palombari si immergono. La barca con compressore comincia a pompare aria.

1 ora e 30 m. p.m. Fermata del pompaggio dell' aria (il cilindro di sollevamento ha sufficiente spinta).

Nel frattempo il cilindro di spinta A è ad un dipresso completamente riempito. I palombari, alle ore 1,30 p.m., vanno a sganciare il cavo di ritenuta del cilindro di spinta B sommerso.

2 ore e 30 m. p.m. Il cilindro di spinta A viene assicurato tra gli alleggi.

3 ore Completa immersione; l' apparecchio di sollevamento

4 ore e 30 m. i palombari sono sopra. Comincia il pompaggio. A seconda delle circostanze e della posizione del cilindro, si giudica di durata non superiore alle 2 ore, perciò il battello alle
6 ore e 30 m. viene sollevato a 30 metri di profondità.

g) Marcia verso Badò:

Telegramma al comando della Difesa Marittima; i dragamine attendono tempestivamente a Merlera e in base a opportune istruzioni tengono la rotta con gli apparecchi di dragaggio per lo meno a 30 metri di profondità.

Operano prima dell' incontro col convoglio sulla rotta dello stesso precedendolo con gli apparecchi di dragaggio ancora fino a Punta Patera a Badò poi rientrano a Pola.

Luci di posizione a Madonna.

Rimorchiano i cilindri di sollevamento la nave "Faun" e il Meyer-Tender, la torpediniera "53 T" rimorchia il sommergibile verso Merlera e poi sottocosta in non meno di 40 metri di fondale verso il porto di Badò.

La sicurezza con le rimanenti unità.

Ingresso colà verso le 4 ore a.m. circa.

h) Badò: Restano in Badò:

2 alleggi

2 cilindri di sollevamento

2 barche da palombaro con ciascuna un battello

1 barca con decompressore

piccole barche a motore

Meyer-Tender

1 torpediniera per il servizio di sicurezza qualora non sia piazzato a Punta Zuffo un pezzo di artiglieria.

La nave appoggio "Faun" con a rimorchio la barca con compressore ritorna a Pola con gli altri.

Equipaggio di comandata:

Dall' Arsenal: 1 nocchiero

4 marinai meccanici

Dal "Saida": 1 nocchiero

4 sott' ufficiali

50 uomini

In Badò viene sistemato l' alloggio e il servizio di cucina per l' equipaggio di comandata, dato che gli uomini non possono dormire a bordo delle chiatte.

Per il personale di stato maggiore l' alloggio e la mensa vengono sistemati in Altura.

f.to Purschka

(Traduzione dal tedesco di A.Chérini)

Scheda tecnica

Unità della classe:	“Giacinto Pullino”, “Galileo Ferraris” (I)
Tipo:	Cavallini a doppio scafo totale
Profondità di collaudo:	50 metri
Dislocamento:	355 tonn. in superficie; 450 tonn. in immersione
Armamento:	2 TLS da 450 mm, AV; 2 TLS da 450 mm, AD; 2 LS a gabbia in coperta
Apparato motore:	1 motore a combustione interna FIAT 750 HP; 1 motore elettrico Savigliano 260 HP
Velocità:	14 n in emersione; 10 n in immersione
Autonomia:	
in superficie	2700 miglia a 8 n; 600 miglia a 14 n
in immersione	170 miglia a 2,5 n; 25 miglia a 10 n
Dimensioni:	lunghezza m 42,30 larghezza m 4,17 immersione m 3,96
Equipaggio:	2 ufficiali e 17 sottufficiali, sottocapi e comuni
Cantiere di costruzione:	R.Arsenale di La Spezia
Impostato:	2 giugno 1912
Varato:	21 luglio 1913
Consegnato:	12 dicembre 1913
Radiato:	4 gennaio 1917

Nota

Primo passo di una radicale evoluzione delle unità subacquee; entrambi gli scafi, a sezione circolare, erano capaci di sopportare la pressione massima di progetto; lo scafo interno accoglieva gli ambienti abitati, i locali comando e motori; lo scafo esterno, fusiforme alle estremità, con diametro superiore di circa un terzo, eccentrico, conteneva gli accumulatori sistemati in quattro compartimenti; lateralmente erano sistemati con robusti diaframmi longitudinali le casse zavorra e i depositi di olio e combustibile.

