TRE BACI DELLA FORTUNA

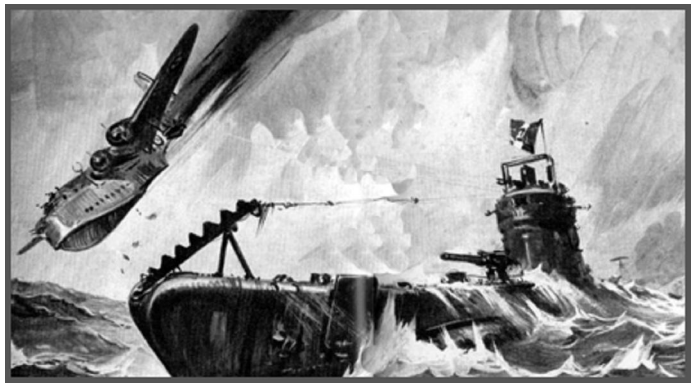
di Brunetto Montagnani
Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana

Il marinaio spiegò le vele al vento....
ma il vento non capì.

Sommergibilista dal 1938 al 1943. Migliaia di ore in immersione nei mari d'Italia dove ho rischiato tutto quello che solo i marinai dei sommergibili possono rischiare. Ma per me la sorte ha avuto non uno, ma tre occhi di riguardo, il mio Medusa va a fondo con tutti i miei amici di 50 mesi, mentre sto trascorrendo a casa la sospirata licenza, il successivo Uarsciek fa altrettanto nel mio periodo programmato di ossigenazione a terra, pure il traghetto che da Livorno deve portarmi a Bonifacio viene affondato mentre sono per pochi giorni a casa. Questa breve storia vuole essere la sintesi di una vita militare lunga ed intensa, dove accanto a pochi casi fortunati come il mio, centinaia di giovani coetanei hanno perso la vita nei modi più terribili, uno in particolare, mi è sempre apparso come il più temibile in assoluto: morire in un fondo di sommergibile inabissato, mentre si riempie d'acqua e l'ossigeno va esaurendosi…

Testo a cura di www.lungomarecastiglioncello.it settembre 2008

Sono nato a S.Vincenzo il 19 novembre 1918 e qui ho frequentato le scuole elementari per continuare con l'Avviamento a Grosseto prendendo la specializzazione di elettricista. Al termine, a soli 18 entro anni all'ILVA di Piombino, dove resto fino alla leva militare in marina che inizia il 15 ottobre 1938. Considero una fortuna andare in marina perché ho sempre avuto la passione per il mare. Frequento il CAR (Centro Addestramento Reclute) di La Spezia, che lascio dopo la cerimonia del Giuramento con destinazione Augusta in Sicilia, dove inizio a frequentare la Scuola Comando e mi imbarco sul sommergibile RSmg Medusa con l'esperto comandante Enzo Grossi. Inizia su questa unità la mia esperienza di sommergibilista, come allievo del Corpo Reale Equipaggi Marittimi (CREM), con una serie infinita di missioni nel Mediterraneo facendo base a Messina ed a Cagliari. Ricordo bene scoppiata la guerra e salpati da Cagliari, la mia prima azione sul nemico, quando il 2 ottobre 1940 riusciamo ad abbattere con la mitragliera di bordo un grosso quadrimotore inglese Sunderland, che scoperto il nostro battello tenta di affondarci bombardando, ma grazie alla pronta controreazione, dopo un acceso duello, il velivolo della RAF ha la peggio e precipita in mare. Successivamente il CREM fissa la base a Pola dove resterò fino all'inizio del 1942. Qui sotto, tratto da una cartolina di propaganda, il disegno del Medusa che abbatte l'aereo inglese.



A distanza di tanti anni i ricordi della vita a bordo sono ancora in me molto forti perché non è possibile dimenticare la non certo facile vita all'interno di un sommergibile, tanto è diversa dall'abituale e tanto è lo spirito di adattamento necessario che accomuna tante persone nel pochissimo spazio destinato all'equipaggio, essendo per la massima parte occupato da macchinari, strumentazioni e armi. In tempo di guerra anche le normali brandine per dormire vengono considerate troppo ingombranti e sostituite con viveri e munizioni. La notte ci si accuccia sul pagliolato tutti insieme, mentre la temperatura all'interno raggiunge anche 45 gradi e per allungare le gambe occorre mettersi in piedi. L'umidità è così forte che tutti siamo bagnati come se piovesse. Il Medusa è un'unità di media crociera, assegnata alla scuola di Pola, già un po'antiquata, infatti è stata varata a Monfalcone nel 1931, lunga 61,50 m. e larga 5,65 con un dislocamento di 650 tonnellate in superficie e 810 in immersione. Mosso da due motori diesel da 1500 e due elettrici, da 800 cavalli, con una velocità di 14 nodi in emersione e 8 in immersione. Armato con sei tubi lanciasiluri, un cannone da 102 mm. prodiero e due mitragliere da 13,2 mm. 4 ufficiali di equipaggio e 40 marinai. Su questo sommergibile faccio le mie esperienze per quasi 4 anni diventando grande amico di tanti giovani della mia età, con i quali condivido centinaia di ore di immersione, arrivando con tanto sacrificio e spirito di adattamento, fino all'inizio del '42. A questo punto devo recuperare da varie fonti quanto è accaduto, perché il 30 gennaio 1942 il sottoscritto sottocapo elettricista, non è a bordo in quanto l'ufficiale in seconda Gastone Guida finalmente mi manda a casa per una breve licenza e nell'occasione sarei passato anche a salutare i suoi anziani genitori. Il sommergibile, invece continuando le sue missioni, si trova in mare per prove tecniche e sta navigando in superficie seguendo la rotta costiera dopo aver compiuto esercitazioni nello specchio d'acqua fra l'Istria e l'Isola di Cherso. Esce dal Golfo del Quarnaro per rientrare a Pola. A bordo ci sono non 44, ma 59 uomini, quasi tutti giovanissimi allievi del CREM. Il Medusa è al comando del Capitano di Corvetta Enrico Bertarelli, mandato qui a riposarsi dopo il gran lavoro fatto nell'Atlantico al comando del sommergibile Barbarigo. L'unità con a bordo sette ufficiali (compreso il comandante) e otto sottufficiali, naviga in superficie a lento moto. In sette sono sulla

torretta e tutti scrutano con i cannocchiali l'orizzonte a 360° alla ricerca dei pericoli, ben sapendo che la navigazione in superficie li espone non poco. Non possono vedere il periscopio del sommergibile britannico HMS Thorn che da giorni si trovava in agguato al largo della base navale di Pola e che li ha ormai inquadrati. Il Comandante dell'unità inglese non perde tempo, da ordine di lanciare quattro siluri in direzione del Medusa. Ad avvistare la scia del primo siluro in arrivo dal Thorn è il Tenente di Vascello Gastone Guida; vede la scia e la indica al Comandante che immediatamente ordina al Guardiamarina Arturo Fei di dare il segnale di scoperta del battello nemico. Secondo Fei (il quale, dopo essere stato raccolto da una vedetta di soccorso, muore nell'ospedale di Pola per le ferite riportate), il Thorn lancia i suoi siluri da una distanza di circa mille metri, dopo avere effettuato una rapida emersione. Colpita la preda con l'ultimo siluro, gli altri tre vengono evitati per poco, l'unità inglese si immerse rapidamente, allontanandosi dalla zona, come consiglia la tattica di attacco. Sempre secondo la testimonianza del superstite, l'esplosione è violentissima e tale da squarciare buona parte della fiancata del battello italiano che nel breve volgere di una decina di minuti sprofonda trascinando con sé la quasi totalità del suo equipaggio. I sette uomini in torretta sono sbalzati in mare. Dal piroscafo Zeno che segue il Medusa, vedono l'esplosione e l'enorme colonna d'acqua sollevata. Sono le 14,10 e il sommergibile cola a picco rapidamente con l'equipaggio intrappolato nello scafo. In 14 rimangono isolati a poppa dietro una porta stagna, temporaneamente vivi. Vani risultano i tentativi condotti da alcune navi di soccorso italiane che giunsero sul posto con il Medusa ormai affondato. Dalla nave Carlo Zeno vedono nella chiazza di nafta che segna il punto, oltre alla boa telefonica sganciata dal sommergibile, quattro feriti fra i quali il comandante Bertarelli, il secondo ufficiale Gaetano Arezzo, il guardiamarina Fei e Gastone Guida. Illeso Giovan Battista Firpo che viene recuperato, altri due sono cadaveri, uno è scomparso, tutti erano sulla torretta. Il comandante con il viso pieno di sangue tenta di aiutare Fei che ha le gambe spezzate, ma poi gli mancano le forze e va sotto. Non sarà mai recuperato.
Arrivano altre navi, un sommergibile e mezzi minori della stessa zona operativa e viene dato l'allarme al Comando Marina. Rapidamente l'area interessata si popola di mezzi, tutti impegnati alla ricerca di superstiti. Dalla boa telefonica si riesce a contattare gli uomini sul fondo, che dicono di essere in 14 e stanno bene, ma il livello dell'acqua sale di 10 centimetri l'ora. Si cerca di tranquillizzarli, ma nessuno sa ancora cosa in realtà è possibile fare. Nel disperato tentativo di salvare l'equipaggio rimasto intrappolato all'interno dello scafo a 40 metri di profondità appoggiato su un fianco e in contatto con la superficie attraverso la boa telefonica ed una manichetta d'aria sistemata dai palombari che permette al momento la vita dei superstiti, i palombari di un pontone salpato da Pola eseguono numerose immersioni, purtroppo senza risultato.
Sfortunatamente nella notte si scatena la bora, mentre si tenta senza soste di recuperare il Medusa, tentativo che dura fino al 4 febbraio. La manichetta d'aria e la boa vengono strappate via dalla furia del mare sempre in tempesta, per i marinai non c'è più scampo, i palombari li sentono cantare, poi più niente, asfissia lenta e inesorabile. Il vero problema sono le condizioni nelle quali i soccorsi bellici vengono effettuati. I mezzi di soccorso riuniti in gruppo debbono ancorarsi a breve distanza fra loro, intervenendo su naviglio spezzato o distrutto, difficile da rintracciare e recuperare su fondali insidiosi, diventando così essi stessi facile preda per gli attacchi aerei e subacquei. Anche per questi motivi i recuperi in tempo di guerra sono stati rari.
Un anno dopo, nel giugno del 1943, il Medusa viene issato in superficie e portato all'Arsenale di Pola, i morti estratti sono sepolti nel locale Cimitero.
Quando qualche giorno dopo rientro a Pola, mentre sono affacciato al finestrino del treno in arrivo, mi viene incontro un capostazione di S.Vincenzo, un fascista che conoscevo da tempo. Mi dice che il mio sommergibile, è stato colpito, ma che c'e ancora qualcuno vivo e stanno cercando di salvarli. Dopo più di 50 mesi passati insieme ai miei compagni del Medusa, mesi nei quali abbiamo mangiato, dormito e sofferto insieme, difficile accettare che siano morti tutti. Siamo diventati una famiglia, eppure molti sono morti e altri stanno morendo ed io sentivo che qualche cosa dovevo pur fare, in qualche modo dovevo esserci. Decido di rivolgermi ad un pescatore, che su compenso, accetta di portarmi sul posto, nonostante tiri un forte vento di terra, ma dal pontone che è al lavoro non ci fanno avvicinare al luogo dell'affondamento, non ci resta che rientrare in preda allo sconforto più profondo. Si è detto poi che volessero tagliare in due il sommergibile per recuperare

la poppa con i naufraghi chiusi dentro, ma i Comandi non sono stati d'accordo. L'Ammiraglio ha liquidato il problema dicendo che l'Italia non avrebbe perso la guerra soltanto per l'affondamento di un sommergibile, quindi non c'era alcun bisogno di tagliarlo. Questo lo so bene perché è stata voce comune. Alla fine, come scrive Pietro Spirito nel suo "Un corpo sul fondo" che trasferisce in un bel romanzo la storia del Medusa, *«nessuno riuscì a salvarli. Rimasero là sotto, nel freddo e nel silenzio, com'era successo a tanti prima di loro e come sarebbe successo a tanti altri dopo di loro. Secoli di nomi dimenticati sul fondo del mare»*. Si è parlato di ex sommergibilisti locali che, dopo la caduta della Yugoslavia, indicavano con precisione le rotte italiane ai sommergibili britannici nella zona vicino a Pola, dove il Medusa faceva le esercitazioni per gli allievi e che i sommergibili britannici circolavano più o meno indisturbati nell'Adriatico. E' anche vero che i tedeschi e gli italiani in particolare in quel periodo non lasciarono un ricordo positivo nella Yugoslavia, conquistata senza sparare un colpo perché l'esercito si era arreso fin dal 1940. Cito ancora dal libro di Pietro Spirito, che in quel periodo Supermarina ha passato direttamente a Mussolini, un'informazione segreta su come stanno andando le cose sotto i mari. E'documentato che i nostri sommergibili rispetto a quelli degli alleati tedeschi sono troppo visibili in superficie, troppo rumorosi sott'acqua, troppo lenti in immersione, poco maneggevoli e con armamento inadeguato, inoltre vanno spesso in avaria. Non tutti sono d'accordo su queste valutazioni, ma c'è quanto basta per far venire la pelle d'oca a qualsiasi sommergibilista che ovviamente a questo punto non lo sa, ma ne subisce le conseguenze.
Qui sotto a sinistra la foto del Medusa a Cagliari, al centro nel dicembre 1938 all'Arsenale di La Spezia al primo imbarco, a destra camere di lancio dei siluri di prua, sotto sono io al ritorno da una missione.

Chiusa nel modo più tragico possibile l'esperienza del Medusa vengo trasferito da Pola a Messina che raggiungo via mare per il nuovo imbarco sul sommergibile RSmg Uarsciek. Qui trovo come fresco Comandante il Vice del Medusa, il Tenente di Vascello Gaetano Arezzo della Targia che ferito, si era miracolosamente salvato pur essendo sulla torretta insieme agli altri. All'imbarco, quando legge Montagnani, alza gli occhi e mi riconosce. Mi saluta festosamente, felice di essere ancora insieme dopo i tragici fatti. Per me però arriva l'ordine di trasferimento a Taormina per la cosiddetta fase di ossigenazione che spetta ai sommergibilisti al raggiungimento di un certo numero di ore di immersione. Il sommergibile inizia quindi senza di me la sua missione verso Malta.
L'Uarsciek è un sommergibile della classe Adua serie 600 progettato dall'Ufficiale del Genio Navale Bernardis e deputato ad operare, come sommergibile costiero, nel Mediterraneo. Costruito dalla Tosi viene consegnato alla Marina nel dicembre del 1937. Prende il nome di una località somala conquistato dagli italiani durante il periodo della colonizzazione come era uso fare per quella classe di naviglio. Tale classe di sommergibili rappresenta una importante innovazione nella costruzione navale in quanto ben riusciti, furono costruiti in 59 esemplari e prodotti in cinque serie,

con leggerissime differenze tra loro. I sommergibili della classe Adua, furono chiamati anche “africani” per i loro nomi. Con un dislocamento in immersione di 856,39 tonnellate, erano lunghi 60,18 metri, larghi 6,45 e con un pescaggio di 4.64 metri. Progettati per una profondità operativa di 80 metri, avevano un motore diesel da 1.400 CV ed elettrico da 800 CV. In superficie potevano navigare con una velocità di 14 nodi, mentre in immersione con 7,5 nodi.
La sera del 13 dicembre 1942, l'Uarsciek era in agguato a Sud di Malta, quando fu avvistato da due navi nemiche: una inglese il Petard (Comandante M. Thornton) ed un’altra greca il Vassilli Olga (Comandante G. Blessas). Lanciò i siluri contro di esse e durante l’immersione rapida tornò in superficie venendo attaccato. Furono uccisi in combattimento a mitragliate, 18 uomini dell’equipaggio. Il sommergibile catturato e rimorchiato per essere portato a Malta, durante il trasferimento, il 15 dicembre, si ruppe il cavo di rimorchio ed il battello affondò. Devo ora usare il resoconto del Sottocapo Silurista Michele Caggiano, che così descrive la fine del suo sommergibile.
La sera del 13 dicembre 1942, alle ore 22.00 vengo chiamato in plancia, dove il Comandante mi chiede se per la mezzanotte fosse stato possibile preparare una pizza per tutto l'equipaggio (sono il consegnatario ai viveri) per festeggiare Santa Lucia, patrona di Siracusa, sua città natale. La cosa si può fare. All'alba del 14, mentre sono in corso i preparativi per il cambio della guardia (Diana), la vedetta del settore poppiero avvista, a poca distanza, una nave che, mentre ci insegue, inviava tre segnali, luminosi verdi, per il riconoscimento. Dato l'allarme, il Comandante ordina il lancio dei siluri 5 e 6 dalla camera di lancio posteriore e successivamente fischia l' immersione rapida.
Il battello s'immerge e raggiunse velocemente la profondità di cento metri per poi toccare i centosessanta metri con notevole appruamento. Da questa profondità inizia una risalita tanto veloce da giungere in breve tempo all'affioramento e poi, comincia subito la ridiscesa. Durante l'alternanza delle suddette manovre si sente una prima esplosione.
Stranamente non si sente il solito ronzio delle eliche sulla verticale come normalmente accade. Comunque, dopo un brevissimo tempo, mentre il battello ridiscende, (questa volta pesante di poppa) si avverte una seconda esplosione. Dall'interfonico risultano chiari i momenti di confusione in camera manovra. Ad un tratto il Comandante ordina l'emersione per attaccare anche col pezzo *«Li facciamo fuori così!»* esclama. Viene chiamato l'armamento al pezzo. Faccio parte dell'armamento e raggiungo il portello della garitta di prora alla cui apertura sono addetto.
Stringendo tra le mani il volantino del portello, sono sorpreso dal fatto che per svitarlo non occorre la solita forza, infatti, la sua apertura avviene in modo violento ed improvviso, ragion per cui vengo espulso all'esterno, dalla pressione dell'aria interna, ribaltandomi con i piedi verso l'alto.
Mi ritrovo sul lato sinistro della coperta fra il portello e la torretta. La coperta è immersa, quando mi accorgo che sto scivolando verso poppa. Istintivamente cerco appiglio sulla coperta e con la mano sinistra mi aggrappo ad un galletto del coperchio della riservetta sinistra, così evito di essere trascinato, dall'acqua, in mare.
La coperta non è ancora emersa completamente quando, dalla direzione delle ore quattro, la torretta è investita da un fascio di luce seguito da un nutritissimo fuoco di proiettili con traccianti verdi. Protetto dalla torretta, attendo smarrito e spaventato da quanto stava accadendo, quando sento la voce del Comandante che ordina l'affondamento del battello. *« Non abbandonate il battello - Affondate il battello!»* ripete il Comandante colpito.
Il fuoco dura pochissimo, anche il fascio di luce cambia direzione. Si stabilisce una penombra. Sento anche le grida provenienti dalla zona poppiera della coperta. Distinguo chiaramente la voce del Capo Battilana che esortava ad arrendersi: *«Ci fanno fuori tutti!»*, urla. In quel preciso istante il battello sbanda gradualmente sulla sua sinistra di circa 90°; in seguito ad una leggera collisione con la fiancata dritta della nave nemica.
A causa di tale sbandamento sono scivolato in mare, per caso fortuito sono trattenuto dalla ringhiera verticale di protezione per cui, appena il battello riprende il suo normale assetto di galleggiamento mi ritrovo di nuovo in coperta.
Qui sono avvolto da una ondata di calore e respiro aria e vapore. Segue un breve periodo di quiete durante il quale, mi accorgo che il battello continua a navigare.
Risento la voce del Comandante sempre più flebile come se si stesse allontanando ed ho l'impressione che sia caduto in mare durante lo sbandamento.

Resto ancora confuso (sono stato raggiunto da numerose piccole schegge metalliche) quando sento ed intravedo il marò Paniscotti che si regge aggrappato alla parte posteriore del bottazzo di sinistra, situato verso poppa. Dice qualcosa che non riesco a capire. Poi approfittando del momento propizio (mi accorgo che la nave nemica si allontana in direzione opposta a quella del battello), non esito strisciando sulla coperta, evitando di essere scoperto, a raggiungere e ad introdurmi nel portello ancora con la testa in giù, scendere nel battello e unirmi al personale della camera di manovra per mettere in atto la volontà del Comandante.
Purtroppo nel battello non trovo nessuno, non mi perdo d'animo e soprattutto non perdo tempo. Raggiungo la camera di lancio addietro ove mi accorgo subito che la macchina elettrica di sinistra, il cui telegrafo è sull'avanti adagio, è in moto e la barra del timone è sui 15 gradi a dritta.
Anche se ferito alle mani, riesco a stornare i cappelli dei lanciasiluri e ad aprire gli sfoghi d'aria. Quando sono sicuro dell'entrata d'acqua di mare nella sentina, vado a staccare il coltello dell'alimentazione elettrica al timone. Fermo la macchina elettrica, blocco le porte stagne, inserendo delle viti fra gli ingranaggi. Ritornando a prora non noto anomalie o segni di avarie. Solo il pagliolato del quadrato ufficiali è cosparso d'acqua. Prendo la bandiera dal suo posto, in testa alla cuccetta del Comandante e fattone un involucro col decifrante, che ho raccolto nell'acqua sul pagliolato, raggiungo la garitta e, prima di fuoriuscire, appoggio il tutto sulla coperta. Successivamente spingo l'involucro verso l'esterno facendolo cadere in mare per l'affondamento. Sono appena in ginocchio in coperta quando vengo catturato da un Ufficiale che mi ha colpito, qualche attimo prima, con un'arma da fuoco, al ginocchio destro e con un calcio alla parte posteriore del capo. Impreco contro quell'uomo e contemporaneamente mi avvinghio a lui nella speranza di cadere in mare insieme.
La ringhiera è un impedimento e proprio lì sotto è ormeggiata la motolancia inglese. L'Ufficiale stesso fa spostare l'ormeggio del mezzo da quel punto al timone orizzontale di sinistra che è abbattuto (forse per agevolare il mio trasbordo, giacché ha visto la ferita al mio ginocchio). Qui giungono anche l'elettricista Taroboiro ed il motorista Leonardelli, gravemente feriti e prima che la lancia si allontani si aggiunge anche il nocchiere Gabrielli che ha raggiunto, nel frattempo, il battello a nuoto.
Sono l'unico dei quattro ad essere stato imbarcato sulla nave inglese, accolto con inaspettato calore umano. Mi chiedono dati anagrafici. L'infermeria è sul cassero poppiero e da qui numerose volte vedo il sommergibile a rimorchio in normale assetto, ma che però, tenta di accostare sulla destra, opponendo resistenza al traino.
L'ultima volta che vedo l' Uarsciek è verso mezzogiorno. Ora ha la prua verso il cielo con la bandiera inglese issata sul tagliareti. E' un momento di tristezza, ma anche di mia gioia intima, perché non ho permesso che il battello fosse caduto nelle mani del nemico, come ordinato dal Comandante. Poi poco dopo avverto uno scossone, probabilmente dovuto allo sgancio del cavo di rimorchio. Così va perduto il valoroso sommergibile che affonda di poppa. Qui sotto a sinistra una foto dell'Uarsciek, a destra la prua mentre si immerge in verticale con la bandiera inglese, sotto l'HMS Petard, che con la greca Vasilissa Olga lo ha affondato.

Il Comandate dell'unità il Tenente di Vascello Gaetano Arezzo della Targia di Siracusa, è stato insignito di una Medaglia d'Argento al Valor Militare "alla memoria" con la seguente motivazione: *"Valente comandante di sommergibile nel corso di ardua missione di guerra, avvistava nottetempo una formazione navale avversaria, muoveva in superficie arditamente all'attacco. Nonostante il*

sommergibile fosse stato scoperto, riusciva con abile manovra a silurare un incrociatore avversario. Sottoposto a violenta caccia da parte di tre siluranti nemiche, nella impossibilità di resistere più a lungo in immersione per i notevoli danni riportati, emergeva nell'intento di affrontare in superficie le preponderanti forze avversarie. Nell'ardito tentativo, mentre raggiungeva il proprio posto di combattimento in torretta, cadeva colpito a morte da raffica nemica".

Dopo questo secondo affondamento dal quale sono ancora una volta scampato per miracolo comincio ad avere qualche timore scaramantico e mi viene da pensare sempre più spesso che "la prossima volta è la mia". Accusando dolori di stomaco, decido di marcare visita finché vengo ricoverato a Messina e poi a controlli eseguiti vengo avvicinato a casa e spostato alla Polveriera di Aulla. Dal deposito di Aulla ho la possibilità di raggiunge spesso Rosignano dove ormai ho la famiglia essendomi sposato, anche grazie alla comoda linea ferroviaria che mi consente rapidi viaggi a casa. Al rientro di uno di questi, non trovo più il deposito, perché il tutto è stato rapidamente caricato su un traghetto a Livorno per la nuova destinazione Bonifacio, senza di me non essendo stato avvertito. Il traghetto partito da Livorno viene affondato vicino alla Corsica. Ancora una volta sono miracolato.

Raggiungo allora appena possibile Bonifacio con un altro traghetto e qui mi trova l'8 settembre del 1943. Con lo sbandamento generale mi sposto a Cagliari dove mi imbarco per Napoli per raggiungere casa definitivamente alla fine dell'anno. Dall'ottobre 1938 il mio contributo alla Patria lo avevo dato anche se con la fortuna dalla mia parte. A Rosignano la situazione è difficile mentre si attende il passaggio del fronte che avviene nel luglio del 1944. Finalmente entro in Solvay a S. Vincenzo ed alla fine del 1945 vengo trasferito a Rosignano dove tutt'ora risiedo in via Allende. Resto in fabbrica fino al 1980 lavorando sempre al Reparto Elettrico dello stabilimento. Da pensionato non sono mai voluto stare con le mani in mano e sono entrato nel consiglio del Circolo Canottieri dove per 20 anni ho ricoperto l'incarico di Commissario alla Vela fra gli anni 60-70 (Sempre di mare si tratta). Dal 1962 sono anche consigliere dell'ANMI (Associazione Nazionale Marinai d'Italia) come Vicepresidente addetto alle gite culturali.

Qui sotto ho voluto riportare l'elenco nominale dei morti nei due affondamenti, perché parlare per numeri (58 nel primo, 18 nel secondo) non esprime compiutamente la sensazione, sembra si tratti di oggetti qualsiasi, e non di giovani ventenni o poco più con il loro nome, la loro vita, la loro famiglia, qualche volta i loro figli, dai quali non sono potuti tornare in nome di una Patria che li ha subito dimenticati come testimoni di un periodo scomodo anche da ricordare.

R.Smg. Medusa

	Cognome e Nome	*Grado*	*Data (mese, giorno, anno)*
1	Agricola Salvatore	Comune	30/01/1942
2	Amadei Alberto	Comune	30/01/1942
3	Antetomaso Cosimo	Comune	30/01/1942
4	Arrighini Giuseppe	Comune	30/01/1942
5	Ausenda Giovanni	Comune	30/01/1942
6	Baldassarki Noemio	Sottocapo	30/01/1942
7	Balestrino Luigi	Sottocapo	30/01/1942
8	Basile Mario	Sottocapo	30/01/1942
9	Bertarelli Enrico	Capitano di Corvetta	30/01/1942
10	Bueti Rosario	Comune	30/01/1942
11	Capra Arturo	Comune	30/01/1942
12	Caroselli Ferdinando	Capo di 2a Classe	30/01/1942
13	Caroselli Teodoro	Capo di 3a Classe	30/01/1942
14	Cavicchioli Giulio	Comune	30/01/1942
15	Ciliberti Marcello	Comune	30/01/1942
16	Cinotti Felice	Capo di 3a Classe	30/01/1942
17	Colombakoli Isaia	Comune	30/01/1942
18	Congiu Paolo	Sottocapo	30/01/1942
19	Corrado Oronzo	Capo di 2a Classe	30/01/1942
20	Cosmina Francesco	Comune	30/01/1942
21	Cusenza Alberto	Sottocapo	30/01/1942
22	Del Giusto Emanuele	Comune	30/01/1942

23	Del Monte Luigi	Sottotenente di Vascello	30/01/1942
24	Della Ventura Ciro	Sottocapo	30/01/1942
25	Di Tommaso Giuseppe	Sottocapo	30/01/1942
26	Fei Arturo	Guadiamarina	30/01/1942
27	Furlan Paolo	Capo di 2a Classe	30/01/1942
28	Garosi Pietro	Sottocapo	30/01/1942
29	Gerardi Raffaele	Sottocapo	30/01/1942
30	Giaquinto Umberto	Sottocapo	30/01/1942
31	Giobbo Eduardo	Capo di 2a Classe	30/01/1942
32	Graziano Vincenzo	Comune	30/01/1942
33	Guida Gastone	Tenente di Vascello	30/01/1942
34	Jannaccone Mario	Comune	30/01/1942
35	Lavaroni Renato	Comune	30/01/1942
36	Leone Gaetano	Sottocapo	30/01/1942
37	Lupidi Silvano	Capitano G.N.	30/01/1942
38	Manetti Pierluigi	Comune	30/01/1942
39	Mazzavillani Giuseppe	Comune	30/01/1942
40	Meazza Luigi	Comune	30/01/1942
41	Migliore Carmelo	Sottocapo	30/01/1942
42	Morando Demetrio	Comune	30/01/1942
43	Oliva Alberto	Sottocapo	30/01/1942
44	Pavera Gelso	Comune	30/01/1942
45	Perieli Dario	Comune	30/01/1942
46	Periz Bruno	Comune	30/01/1942
47	Quintavalle Cesare	Aspirante	30/01/1942
48	Renna Carlo	Comune	30/01/1942
49	Rossebastiano Aldo	Comune	30/01/1942
50	Saviano Antonio	Comune	30/01/1942
51	Scarioni Augusto	Sottocapo	30/01/1942
52	Sgrilli Giovanni	Sottocapo	30/01/1942
53	Trovato Francesco	Comune	30/01/1942
54	Tuosto Gerardo	Sottocapo	30/01/1942
55	Valentini Carlo	Sottocapo	30/01/1942
56	Vatteroni Riccardo	Capo di 3a Classe	30/01/1942
57	Vitali Mario	Capo di 2a Classe	30/01/1942
58	Zavatteri Vincenzo	Aspirante	30/01/1942

R.Smg. Uarsciek

	Cognome e Nome	*Grado*	*Data (mese, giorno, anno)*
1	Arezzo della Targia Gaetano	Tenente di Vascello	15/12/1942
2	Battilana Pietro	Capo di 2a Classe	15/12/1942
3	Bressan Bruno	Capo di 2a Classe	15/12/1942
4	Brigantini Pietro	Sottocapo	15/12/1942
5	Ceriani Carlo	Comune	15/12/1942
6	Dapiran Remigio	Sottotenente di Vascello	15/12/1942
7	Di Lorenzo Corrado	Comune	15/12/1942
8	Fotia Ugo	Comune	15/12/1942
9	Galendro Angelo	Sottocapo	15/12/1942
10	Garufi Antonio	Sergente	15/12/1942
11	Laporini Alberto	Sottocapo	15/12/1942
12	Leonardelli Pio	Comune	15/12/1942
13	Mazzotti Ilario	Capo di 3a Classe	15/12/1942
14	Romano Giovanni	Comune	15/12/1942
15	Rossi Giovanni	Sergente	15/12/1942
16	Tarraboiro Sergio	Sottocapo	15/12/1942
17	Tironi Ermanno	Comune	15/12/1942
18	Zelo Sebastiano	Sottocapo	15/12/1942

Le principali onorificenze civili, militari e sportive conferite a Brunetto Montagnani

Roma 2 giugno 1986 – Il Presidente Cossiga con Craxi P.M. conferisce l'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana

Roma 27 dicembre 1999 – Il Presidente Ciampi con D'Alema P.M. conferisce l'onorificenza di Ufficiale

Parigi 6 agosto 1989 – La Confederazione Europea Anziani Combattenti conferisce la Croce di Combattente d'Europa

Il medagliere d'Onore

Roma 27 aprile 1990 – Da parte del CONI, Stella di Bronzo al merito sportivo per il settore velico

Il medagliere sportivo per la vela

Brunetto Montagnani è deceduto il 1 aprile 2009 nella sua casa di via Allende all'età di 91 anni

Bibliografia
Pietro Spirito "Un corpo sul fondo"
Teucle Meneghini "Cento sommergibili non sono tornati"
www.gammasom.it
www.regiamarina.net