

Marco Gemignani

**Navi italiane per sempre a
Valona**

Valona 2021

Introduzione

Certamente l'Albania è, fra i Paesi dell'area balcanica, quello che ha più legami storici con l'Italia, dove è maggiormente parlata la lingua italiana e fra i loro popoli i rapporti economici e commerciali si sono instaurati da millenni.

Ciò è ancora più vero oggi, con l'Italia che ha un'Ambasciata a Tirana e un Consolato Generale a Valona e l'Albania che ha un'Ambasciata a Roma e due Consolati Generali a Milano e a Bari. Assai frequenti sono gli incontri fra i rappresentanti dei due governi ed entrambi i Paesi appartengono a varie organizzazioni internazionali, come il Consiglio d'Europa e la Nato, e hanno una visione assai simile della regione balcanica e dello scenario mondiale in generale.

L'Italia in questi ultimi decenni si è impegnata per lo sviluppo economico dell'Albania, Paese nel quale il costo della manodopera, anche quella qualificata, è fra i più bassi d'Europa e dove il livello di istruzione è superiore alla media degli Stati dell'Unione Europea. Vi sono forti incentivi da parte della Banca Centrale Europea e addirittura del Fondo Monetario Internazionale per le iniziative imprenditoriali in Albania, eventi favoriti anche dalla presenza capillare sul suo territorio di banche estere e italiane.

Ancora più incisiva è l'attività portata avanti dall'Agenzia Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo (AICS), l'ente pubblico istituito con la Legge n. 125 dell'11 agosto 2014 per l'attuazione delle politiche di cooperazione internazionale, che ha una sede proprio a Tirana. Tale Agenzia in questi anni si è notevolmente impegnata nella progettazione e realizzazione di infrastrutture per migliorare la vita del popolo albanese e l'immagine internazionale del Paese delle aquile, per la tutela dei diritti umani, per il sostegno alle piccole e medie imprese, per l'introduzione dell'agricoltura biologica, per la giusta valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale, e per lo sviluppo del turismo specialmente nella

Autore:

botuar: STUDIOSAI

ISBN: 9791220097772

«Questa pubblicazione è stata realizzata con il contributo della Agenzia Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo. I contenuti di questa pubblicazione sono di esclusiva responsabilità del Prof. Marco Gemignani e non rappresentano necessariamente il punto di vista dell'Agenzia»



fascia costiera.

L’Agenzia Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo, per portare avanti le sue iniziative, si avvale talvolta di onlus, come nel caso di questo progetto specifico, con il coinvolgimento di CELIM, di CESVI e di VIS.

Il CELIM, ovvero Centro Laici Italiani per le Missioni, è un’organizzazione non governativa nata nel 1954, con sede a Milano. CELIM gestisce progetti di cooperazione internazionale in Africa, nei Balcani e in Medio Oriente ed è presente in Albania dal 1999, con il nome di CELIM Shqipëri. Dal 2018 ha sede a Valona e gestisce progetti di tutela ambientale, sviluppo locale sostenibile e promozione del turismo culturale e naturale. È capofila del progetto “NaturAlbania Blue CoAL-Ition – Eco-Sustainable Development for Albanian Coast-sea Natural Capital”.

Il CESVI è un’organizzazione umanitaria italiana laica e indipendente, fondata a Bergamo nel 1985. Essa opera in tutto il mondo supportando le popolazioni più vulnerabili nella promozione dei diritti umani, nel raggiungimento delle loro aspirazioni, per uno sviluppo equo e sostenibile. In Albania è presente dal 1997 inizialmente con progetti di emergenza e poi di sviluppo. Le zone principali di intervento sono state nel sud del Paese con vari progetti dedicati oltre all’emergenza, allo sviluppo rurale e turistico, alla formazione professionale e alla promozione del territorio.

Il VIS, nato nel 1986, ha sede a Roma ed è presente in quaranta Paesi. In Albania opera dal 1994, soprattutto nel nord, in diversi settori tra cui sviluppo rurale, turismo sostenibile, ambiente e attivazione comunitaria e giovanile.

Proprio in funzione degli obiettivi che si desiderano raggiungere in Albania è stato deciso che, fra i vari siti di interesse che costellano il suo litorale che si affaccia sull’Adriatico e sullo Ionio meritano di essere valorizzati anche quelli che si trovano sotto la superficie del mare, e in particolare alcune navi mercantili e militari italiane che sono state affondate nel corso del Primo e del Secondo Conflitto

Mondiale nella zona di Valona che potrebbero divenire un volano per lo sviluppo del turismo sostenibile e migliorare notevolmente la situazione economica delle comunità locali.

Ognuna di queste navi ha una propria storia, alcune hanno solcato per decenni le acque di mari lontani da Valona dove poi hanno incontrato la loro fine, come hanno una propria storia le persone che vi erano imbarcate.

Il presente volume ha pertanto lo scopo di illustrare le caratteristiche di queste navi e le vicende di cui furono protagoniste in pace e in guerra e di onorare il ricordo dei loro equipaggi, facendo sì che esse non siano soltanto mute testimoni di eventi accaduti anche oltre un secolo fa, ma che possano avere una “nuova vita” per il bene dei contemporanei.

Avvertenze

Allo scopo di mantenere un'uniformità nella stesura del presente volume è stato ritenuto opportuno per quello che riguarda:

- le trascrizioni dei documenti e degli stralci di pubblicazioni di mantenere la punteggiatura e il testo originali; se vi erano degli errori ortografici o di sintassi essi sono stati riportati così come appaiono e per segnalarli sono seguiti da un "sic" fra parentesi quadre; parimenti fra parentesi quadre sono state inserite lettere o parole aggiunte per rendere maggiormente comprensibile il testo;
- l'indicazione delle località di usare la denominazione italiana e di inserire una tabella di raffronto con i toponimi in lingua albanese;
- la tipologia del naviglio militare di fare riferimento per quello nazionale al volume di Franco Bargoni *Tutte le navi militari d'Italia 1861-2011* e per quello delle altre Marine a *All the World's Fighting Ships 1906-1921* e alla sua prosecuzione *All the World's Fighting Ships 1922-1946* entrambi curati da Robert Gardiner e citati in bibliografia.

Elenco delle abbreviazioni

AICS	Agenzia Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo
A.O.	Africa Orientale
a.u.	austro-ungarica
aus.	ausiliario
AUSMM MILITARE	ARCHIVIO DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA
CV	Carro Veloce
DICATDifesa	Contro Aerea Territoriale
Dott.	Dottore
E.V.	Eccellenza Vostra
G.I.L.	Gioventù Italiana del Littorio
h	ora
Inc.	Incrociatore
it.	italiana
LCI	Landing Craf Infantry
m	minuti
mar.	marinaio
matr.	matricola
mg.	miglia
MTB	Moto Torpedo Boat
N.	Nave
n.	numero
O.M.S.	Oltre Mare Spagna
O.M.T.	Oltre Mare Tirana
onlus	organizzazione non lucrativa di utilità sociale
Osp.	Ospedale
p.	pagina
p.fo	piroscafo
pp.	pagine
Prof.	Professore
R.	Regia/Regio

R.C.T.	Regio Cacciatorpediniere
req.	requisito
R.M.	Regia Marina
R.N.	Regia Nave
RP	Riservato Personale
RR	Riservatissimo
RR.NN.	Regie Navi
S	Segreto
S.	Sud
S.A.R.	Sua Altezza Reale
sc.	scelto
s.e.	senza editore
S.M.	Stato Maggiore
SRP	Segreto Riservato Personale
TNA	THE NATIONAL ARCHIVES
Tp.	Torpediniera
trad.	traduzione
V.E.	Vostra Eccellenza
vol.	volume
W.	Ovest

Comparazione dei toponimi italiani e albanesi

Argirocastro	Gjirokastër
Baia dell'Orso	Gjiri Orsos
Baia di Ducati	Gjiri i Dukatit
Canina	Kaninë
Capo Rodoni	Kepi i Rodonit
Capo San Giovanni	Kepi i Kongiorufës
Baia di Valona	Gjiri i Vlorës
Capo Callovez	Kepi i Gallovecit
Capo Linguetta	Kepi i Gjuhëzës
Capo Treporti	Kepi i Treportit
Durazzo	Durrës
Fieri	Fier
Fiume Voiussa	Vjosë
Isola di Saseno	Ishulli i Sazanit
Kakavia	Kakavijë
Krionero	Uji i Ftohtë
Penisola di Karaburun	Gadishulli i Karaburunit
Redimes	Radhimë
Rio Secco	Xero Kemb
San Giovanni di Medua	Shëngjin
Santi Quaranta	Saranda
Scutari	Shkodër
Sella di Petrunes	Chiaf e' Petronit
Valona	Vlorë

Parte I

L'interesse dell'Italia per Valona nella Grande Guerra

Il 28 novembre 1912, dopo circa cinque secoli di dominazione ottomana, il patriota Ismail Qemali a Valona proclamò l'indipendenza dell'Albania approfittando dell'indebolimento della Sublime Porta a causa della sua sconfitta durante la Guerra italo-turca e al pessimo andamento per gli ottomani di un nuovo conflitto, chiamato Prima Guerra Balcanica, iniziato l'8 ottobre di quell'anno, contro una coalizione formata dalla Bulgaria, dalla Grecia, dal Montenegro e dalla Serbia.

Le ostilità ufficialmente cessarono il 30 maggio 1913 con la sottoscrizione del Trattato di Londra che sancì la perdita da parte dell'Impero Ottomano di gran parte dei suoi territori europei, ma i dissensi nati per la spartizione della Macedonia provocarono attriti fra gli Stati fino ad allora alleati con il risultato che il 29 giugno successivo iniziò la Seconda Guerra Balcanica fra la Bulgaria contro la Sublime Porta, la Grecia, il Montenegro e la Serbia alle quali si aggiunse la Romania. Il conflitto fu breve e si concluse il 10 agosto con il Trattato di Bucarest che segnò la scontata sconfitta della Bulgaria.¹

La sorte della neonata Albania stava a cuore a diverse Potenze e di essa si occupò la Conferenza degli Ambasciatori, voluta dall'Austria-Ungheria, dalla Francia, dalla Germania, dalla Gran Bretagna, dall'Italia e dalla Russia, che era iniziata a Londra il 17 dicembre 1912 per cercare di risolvere globalmente i problemi dell'area balcanica. La Conferenza riconobbe l'indipendenza e la neutralità dell'Albania e, con il Protocollo di Firenze del 17

¹ ENNIO DI NOLFO, *Dagli imperi militari agli imperi tecnologici. La politica internazionale dal XX secolo a oggi*, Roma-Bari, Laterza, 2008, pp. 28-29.

dicembre 1913, furono definiti i confini dell'Albania deludendo le aspirazioni territoriali dei Paesi vicini: la Serbia non ebbe il tanto desiderato accesso all'Adriatico, il Montenegro dovette evacuare Scutari, la Grecia poté mantenere Gianina ma dovette rinunciare all'idea di occupare buona parte dell'Albania meridionale.

Fu deciso che lo Stato albanese avrebbe avuto la forma istituzionale di Principato costituzionale autonomo, ereditario e neutrale, sottoposto a un protettorato esercitato per dieci anni, che avrebbero potuto essere rinnovati, da una commissione costituita dai rappresentanti delle sei Potenze e da uno dell'Albania. Esso venne affidato al trentottenne principe tedesco Wilhelm Friedrich Heinrich zu Wied (Guglielmo di Wied), pronipote dell'imperatore di Germania Guglielmo I e nipote della regina Elisabetta di Romania.

Guglielmo di Wied era un ufficiale di cavalleria dell'Esercito tedesco di religione protestante, per cui fu ritenuto che potesse ben mediare tra i cattolici, gli ortodossi e i musulmani albanesi. Egli, dopo aver inizialmente esitato, il 7 febbraio 1914 accettò il trono che gli veniva offerto con il titolo ufficiale di principe di Albania, anche se nel Paese balcanico gli era riconosciuto quello di re.² Guglielmo di Wied sbarcò a Durazzo, la capitale provvisoria del nuovo Stato, il 7 marzo e il 10 aprile fu definito e approvato a Valona dalla Commissione internazionale lo Statuto composto da duecentosedici articoli del nuovo Stato albanese.

Il suo territorio fu dichiarato inalienabile e indivisibile e le sue

2 Guglielmo di Wied sarebbe rimasto in Albania fino al 3 settembre 1914, quando avrebbe lasciato Durazzo a bordo della cannoniera italiana *Misurata* perché, con l'inizio della Prima Guerra Mondiale, aveva perso l'appoggio di parte delle Potenze europee impegnate nel conflitto ed era intimorito da una sommossa popolare musulmana che non desiderava un capo di Stato di fede protestante. Egli comunque sperò, al termine delle ostilità, di essere reinsediato sul trono, ma ciò non avvenne; per notizie sul breve periodo in cui governò l'Albania vedi FERDINANDO SALLEO, *Albania. Un regno per sei mesi*, Palermo, Sellerio, 2000 e il più recente BEPPE LOPEZ, *Il principe nel groviglio. La singolare avventura del principe di Wied nell'eterno intrigo balcanico*, Roma, Agra, 2009.

frontiere immutabili rispetto a quanto deciso dalle sei Potenze e, in seguito al riconoscimento da parte di esse dell'Albania come Stato *de iure*, pure la Bulgaria, la Grecia e la Romania dovettero fare ufficialmente lo stesso.³

Tuttavia la situazione nei Balcani si mantenne rovente e lo divenne ancora di più con l'assassinio avvenuto a Sarajevo il 28 giugno 1914 dell'arciduca Francesco Ferdinando d'Asburgo, erede al trono dell'Austria-Ungheria, e di sua moglie Sofia Chotek von Chotkowa und Wognin per mano dello studente bosniaco Gavriilo Princip, legato all'organizzazione politico-rivoluzionaria *Mlada Bosna* (Giovane Bosnia).⁴



Figura 1: Militari italiani impegnati nella costruzione di una strada in Albania durante la Prima Guerra Mondiale (Fototeca dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito)

3 ANNAMARIA VALLETTA, *In Albania. Storia delle relazioni fra Italia e Albania (1912-1939)*, Napoli, Guida, 2019, pp. 21-23.

4 ALAN PALMER, *Francesco Giuseppe. Il lungo crepuscolo degli Asburgo*, trad. it. a cura di Luisa Agnese Dalla Fontana, Milano, Mondadori, 1997, p. 369.

Il governo di Vienna, ritenendo che dietro l'attentato di Sarajevo vi fosse la Serbia, il 23 luglio fece pervenire al Paese balcanico un *ultimatum*, con il quale chiedeva che venissero repressi i movimenti eversivi contro la Duplice Monarchia e di potervi partecipare direttamente.

L'Austria-Ungheria nel presentare l'*ultimatum* aveva l'appoggio della Germania ma la Serbia, non potendo soddisfare tutte le richieste senza ledere la propria sovranità nazionale, lo respinse.⁵ L'imperatore Francesco Giuseppe d'Asburgo ordinò la mobilitazione generale, ruppe le relazioni diplomatiche con la Serbia e non accettò un tentativo di mediazione che avrebbe dovuto concretizzarsi attraverso una conferenza internazionale.

Il 28 luglio l'Austria-Ungheria dichiarò formalmente guerra alla Serbia ma, quella che avrebbe potuto essere la Terza Guerra Balcanica, limitata come le due precedenti nel tempo, nello spazio e anche nelle perdite di vite umane, ben presto si trasformò in quella che fu chiamata la Grande Guerra perché si misero in moto due coalizioni che si erano formate nei decenni precedenti, la Triplice Intesa e la Triplice Alleanza.

La prima di esse era costituita dalla Francia, dalla Russia e dalla Gran Bretagna, la quale inizialmente era nata come Duplice Intesa il 18 agosto 1892, formando un asse fra Parigi e San Pietroburgo. In seguito, dopo il ricomponimento dell'incidente di Fashoda in Sudan nel 1898 e il progressivo avvicinamento fra la Francia e la Gran Bretagna, l'8 aprile 1904 vi era stata la firma da parte dei rappresentanti di queste due Potenze dell'*Entente Cordiale*. Il vincolo che le legava divenne maggiormente saldo quando il 31 agosto 1907 Londra e San Pietroburgo giunsero alla pacifica individuazione delle rispettive zone di influenza in Afghanistan, in Persia e in Tibet, facendo cessare le divergenze che si erano protratte per gran parte dell'Ottocento e creando di fatto la Triplice Intesa.

⁵ RAYMOND POIDEVIN-SYLVAIN SCHIRMANN, *Storia della Germania*, trad. it. a cura di Vittorio Beonio Brocchieri, Milano, Bompiani, 1996, p. 130.

Quasi contemporaneamente si era formato anche l'altro schieramento, la Triplice Alleanza, costituita dalla Germania, dall'Austria-Ungheria e dall'Italia. Anch'essa era sorta il 7 ottobre 1879 come Duplice Alleanza, legando Berlino e Vienna, alla quale il 20 maggio 1882 si era unita anche l'Italia per evitare l'isolamento diplomatico in cui si era trovata dopo che l'anno precedente la Francia aveva proclamato il proprio protettorato sopra la Tunisia, un territorio che pure Roma avrebbe desiderato occupare.

I rapporti fra queste due coalizioni furono spesso ardui per vari motivi, a iniziare dal revanscismo francese che voleva la riconquista delle regioni di confine dell'Alsazia e della Lorena perse durante la Guerra franco-prussiana del 1870-1871, alle controversie dovute all'espansionismo coloniale, alla gara navale fra la Gran Bretagna e la Germania causata dalla realizzazione di un nuovo tipo di corazzata, e anche alla situazione balcanica. Quest'ultima era un'area particolarmente delicata, nella quale il governo di Vienna da decenni aspirava ad esercitare un'influenza dominante, ambizione che fu in parte appagata nell'ottobre del 1908 allorché, in seguito alla cosiddetta "crisi bosniaca", l'Austria-Ungheria ottenne in maniera definitiva la regione della Bosnia ed Erzegovina che essa già amministrava dal 1878 e che fino ad allora era appartenuta formalmente all'Impero Ottomano.⁶ La dichiarazione di guerra di Vienna a Belgrado del 28 luglio 1914 indusse la Russia dello zar Nicola II, che credeva minacciati i propri interessi nei Balcani, a sostenere la Serbia proclamando il 30 luglio la mobilitazione generale.

A sua volta la Germania reagì il giorno successivo inviando un primo *ultimatum* alla Russia per ottenere la revoca della mobilitazione e un secondo alla Francia affinché quest'ultima si impegnasse a rimanere neutrale nel caso fosse scoppiato un conflitto fra Berlino e San Pietroburgo, pretendendo la cessione, a

⁶ CARLILE AYLMEY MACARTNEY, *L'Impero degli Asburgo 1790-1918*, trad. it. a cura di Clemente Ancona, Milano, Garzanti, 1976, pp. 855-864.

garanzia della neutralità, delle fortezze di Toul e di Verdun.

Sia San Pietroburgo che Parigi non risposero all'*ultimatum* tedesco, cosicché la Germania dichiarò guerra alla Russia e alla Francia rispettivamente il 1° e il 3 agosto e invase il neutrale Belgio. Londra, preoccupata che i tedeschi potessero arrivare sulla Manica, il 4 agosto dichiarò guerra alla Germania e lo stesso fece il giorno successivo il piccolo Regno del Montenegro, legato alla Serbia da un'alleanza, nei confronti dell'Austria-Ungheria; il 6 agosto un simile provvedimento fu preso da Belgrado nei confronti di Berlino, e da Vienna nei riguardi di San Pietroburgo. Infine la Francia l'11 agosto e la Gran Bretagna il giorno successivo dichiararono guerra all'Austria-Ungheria e addirittura il 23 agosto il Giappone entrò nel conflitto per impossessarsi della concessione che i tedeschi avevano in Cina e di alcuni loro arcipelaghi nel Pacifico.⁷

Così nei primi giorni dell'agosto del 1914 si formarono due schieramenti ricalcando quelle alleanze preesistenti già illustrate, salvo per quello che concerneva l'Italia, che legittimamente proclamò la propria neutralità in quanto la Triplice Alleanza era un patto difensivo e nel caso specifico non era stata la Serbia ad attaccare l'Austria-Ungheria ma l'inverso.⁸

Il governo di Roma comunque intravide la possibilità, con la partecipazione a questo conflitto, di completare quel lungo processo iniziato nella prima metà del XIX secolo per arrivare all'Unità d'Italia raggiungendo lo spartiacque alpino orientale e ottenere altri territori e per tale motivo intavolò delle trattative

⁷ FRITZ FISCHER, *Assalto al potere mondiale. La Germania nella guerra 1914-1918*, trad. it. a cura di Enzo Collotti, Torino, Einaudi, 1965, pp. 54-97.

⁸ Nelle due coalizioni antagoniste nei mesi e negli anni successivi sarebbero confluiti altri Stati in quanto al fianco dell'Alleanza si sarebbe schierato dapprima l'Impero Ottomano e poi la Bulgaria, mentre insieme ai Paesi dell'Intesa avrebbero combattuto il Portogallo, la Romania, gli Stati Uniti d'America, la Grecia, il Siam e il Brasile; inoltre si unirono a quest'ultima coalizione, senza essere coinvolti bellicamente, pure Cuba, Panama, la Liberia, la Repubblica di Cina, il Guatemala, il Nicaragua, il Costa Rica, l'Honduras, Haiti e l'Andorra, mentre il Lussemburgo fu invaso incruentemente dai tedeschi nei primi giorni del conflitto senza dichiarazione di guerra.

segrete con le due coalizioni per conoscere quali compensi avrebbe potuto ottenere nello schierarsi con l'una o con l'altra. In tale ottica fu ristrutturata organicamente la Regia Marina, fino ad allora suddivisa in due grandi squadre, unendo le unità in un complesso che fu affidato al viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia duca degli Abruzzi il 26 agosto e che dal 1° maggio 1915 sarebbe stato denominato Armata.⁹

Nell'analizzare la situazione geostrategica da un punto di vista navale, apparve subito chiaro che se l'Italia fosse entrata nel conflitto schierandosi con gli Imperi Centrali oppure con l'Intesa, il possesso di Valona da parte della coalizione che sarebbe diventata nostra avversaria avrebbe rappresentato un serio pericolo. Infatti nella sua ampia baia avrebbero potuto essere ospitate numerose navi da guerra che avrebbero minacciato i litorali italiani e le rotte di traffico vitali per la sopravvivenza del Paese e, fattore ancora più importante, Valona occupata dal nemico avrebbe permesso il parziale controllo del Canale d'Otranto, l'unico accesso al Mare Adriatico.

Pertanto se l'Italia si fosse schierata con i suoi vecchi alleati e Valona fosse stata utilizzata dall'Intesa, sarebbe stato necessario

⁹ Luigi Amedeo di Savoia era un personaggio ben noto all'epoca perché, oltre ad essere un alto ufficiale della Regia Marina, aveva scalato in Alaska il Monte Sant'Elia e nel 1898 in Asia centrale la catena del Karakorum. In seguito con altri ufficiali della Regia Marina aveva organizzato una spedizione al Polo Nord con la nave da trasporto *Stella Polare* (già mercantile norvegese *Jason*) acquistata a sue spese. Nel 1906 era andato sulle Montagne del Ruwenzori in Africa conquistando la sua vetta più alta che aveva battezzato Cima Margherita in onore della madre dell'allora re d'Italia, e nel 1908 aveva tentato l'ascesa al K2, nella catena dell'Himalaya, ma non ci era riuscito.

Nel 1909 fu promosso contrammiraglio e durante la Guerra di Libia venne nominato ispettore delle siluranti e comandante dell'incrociatore corazzato *Vettor Pisani*; per la sua attività durante il conflitto fu decorato con la commenda dell'Ordine Militare di Savoia. Il 23 maggio 1912 ebbe il grado di viceammiraglio, vedi ARCHIVIO DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE (d'ora in poi AUSMM), *Biografie ufficiali, Casa Savoia*, busta 1, fascicolo 17: "Stato di servizio di S.A.R. Luigi Amedeo di Savoia duca degli Abruzzi"; per altre notizie sulla sua esistenza assai avventurosa vedi ad esempio MIRELLA TENDERINI-MICHAEL SHANDRICK, *Vita di un esploratore gentiluomo. Il Duca degli Abruzzi*, Milano, Corbaccio, 2006 e PABLO DELL'OSA, *Il principe esploratore. Luigi Amedeo di Savoia, duca degli Abruzzi*, Milano, Mursia, 2010.

combattere strenuamente per poter controllare l'Adriatico, che altrimenti avrebbe potuto essere considerato a livello strategico una sorta di "lago" fra l'Italia e l'Austria-Ungheria; se invece il governo di Roma avesse optato per entrare nel conflitto dalla parte dell'Intesa e Valona fosse stata occupata dalle Forze Armate di Vienna ciò avrebbe permesso alla Kaiserliche und Koenigliche Kriegsmarine asburgica di uscire dall'Adriatico anche con le sue navi maggiori e operare nell'intero bacino del Mediterraneo.



Figura 2: Ponte di barche sul Fiume Voiussa realizzato dal Genio Pontieri del Regio Esercito (Fototeca dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito)

Per impedire l'uso di Valona ad una flotta avversaria sarebbe stato sufficiente occupare l'Isola di Saseno posta fra l'estremità settentrionale della Penisola di Karaburun e la terraferma, e dotarla di numerose batterie di artiglieria, ma il suo possesso non avrebbe potuto impedire ad un esercito avversario di occupare l'Albania e tutte le sue coste e respingere in futuro uno sbarco delle forze alleate nella parte occidentale dei Balcani. Inoltre l'Albania, nata

come Stato indipendente da meno di due anni, non era ancora riuscita a darsi un assetto stabile, tanto che il 3 settembre 1914 il principe Guglielmo di Wied lasciò il Paese a causa di una rivolta diretta da Essad Pascià Toptani e al suo posto il Senato di Durazzo pochi giorni dopo scelse Mehmed Burhaneddin Efendi, uno dei figli dell'ex sultano ottomano Abdul Hamid II.

Questa instabilità dell'Albania suscitava i mai sopiti appetiti dei Paesi vicini: l'Austria-Ungheria desiderava annettersi la zona di Durazzo, la Grecia avrebbe voluto occupare il territorio albanese fino a Valona in quanto lo considerava per le sue caratteristiche orografiche parte dell'Epiro e la Serbia aspirava ad avere uno sbocco sul mare.

Anche il governo di Roma continuava a mostrarsi interessato alle sorti dell'Albania perché non desiderava che sulle coste orientali dell'Adriatico di fronte alla Puglia potesse insediarsi una grande o media Potenza e le sue preoccupazioni aumentarono quando alla fine di settembre si diffuse la notizia che alcuni reparti di cavalleria dell'Esercito ellenico si stavano avvicinando alla città di Fieri.

In base a tali informazioni il presidente del Consiglio dei Ministri, l'onorevole Antonio Salandra, inviò una comunicazione ufficiale al governo di Atene retto dal liberale Eleutherios Venizelos specificando che l'Italia non avrebbe permesso che Valona fosse occupata da alcuna Potenza e il 1° ottobre il viceammiraglio Paolo Thaon di Revel, capo di Stato Maggiore della Marina, scrisse al parigrado Leone Viale, ministro della stessa Forza Armata, suggerendo che poteva essere impedita la presa di possesso della città albanese da parte delle truppe greche in due modi.¹⁰

Il primo, molto semplice, prevedeva l'impiego di alcune navi da guerra con poco pescaggio, in modo che potessero agevolmente operare vicino alla costa, come l'incrociatore protetto *Piemonte*,

¹⁰ AUSMM, *Biografie ufficiali*, busta T 1, fascicolo 10: "Thaon di Revel Paolo Camillo figlio di Ottavio e di De Chermont di Vars Carolina nato il 10 giugno 1859 a Torino Provincia di Torino"; ivi, busta V 1, fascicolo 19: "Signor Viale Leone Bartolomeo Clemente Giacomo figlio di Agostino e di Adelaide Leone nato il 24 agosto 1851 a Ventimiglia Provincia di Porto Maurizio".

gli arieti torpedinieri *Calabria*, *Etna* ed *Etruria*, mentre il secondo, assai più impegnativo, consisteva nell'occupazione preventiva di Valona tramite uno sbarco, con la prima ondata costituita da marinai, a cui dovevano seguire reparti del Regio Esercito. Revel stimava che servissero almeno tremila uomini con alcune batterie di artiglieria per controllare la città e le alture che la circondavano a meridione, mentre il resto dell'area che era necessario occupare sarebbe stata delimitata a est e a nord dal corso del Fiume Voiussa. Inoltre il viceammiraglio fece presente che sarebbe stato opportuno insediarsi anche sull'Isola di Saseno, in modo da controllare l'intera Baia di Valona e di sistemarvi dei cannoni navali di medio calibro per proteggere l'ancoraggio.

Il progetto di Revel era sostanzialmente approvato anche dal tenente generale Luigi Cadorna, capo di Stato Maggiore dell'Esercito, che concordava con l'occupazione sia di Saseno che di Valona tramite compagnie da sbarco fornite dalla Regia Marina con l'appoggio di vecchie navi, ma preferiva almeno inizialmente non impegnare reparti terrestri perché in quel periodo l'Esercito doveva cominciare i preparativi nel caso l'Italia avesse deciso di entrare nel conflitto e per evitare, dal suo punto di vista, un'eccessiva dispersione delle forze in un settore periferico come era quello albanese, in quanto se fossimo entrati in guerra contro l'Intesa il fronte principale sarebbe stato la zona delle Alpi Marittime per agire contro la Francia, mentre se le ostilità fossero iniziate contro le Potenze Centrali l'area interessata dai combattimenti sarebbe stata lungo il confine con l'Austria-Ungheria.

Contemporaneamente alla stesura dei piani per agire in Albania, il governo italiano si mosse anche a livello diplomatico e alla nota ufficiosa prima citata inviata a quello greco, quest'ultimo replicò che non aveva intenzione di occupare Valona e che si sarebbe impegnato affinché pure le bande irregolari di epiroti si astenessero dal farlo, ma non poteva rendersi garante del loro reale comportamento. Venizelos pertanto invitò Salandra a occupare Valona per evitare che gli epiroti lo facessero di loro

iniziativa e pure la Germania e l'Austria-Ungheria, che in quel periodo stavano cercando di convincere l'Italia a schierarsi al loro fianco nel conflitto, dettero il loro consenso all'invio di suoi reparti a Valona. Questo permesso fu accordato anche dalla Gran Bretagna e dalla Francia, le quali riuscirono a farlo accettare pure dalla Russia, che di solito difendeva gli interessi dei popoli slavi nei Balcani, per non inimicarsi in quel momento l'Italia in quanto anche esse speravano che il governo di Roma entrasse in guerra come loro alleata.

Ottenuta così l'autorizzazione da parte delle principali Potenze a operare in Albania, la Regia Marina costituì la Divisione Speciale assegnandone il comando al contrammiraglio Giovanni Patris, che alzò il 25 ottobre la sua insegna sulla vecchia corazzata *Dandolo* e, oltre ad essa, fecero parte della formazione l'incrociatore protetto *Piemonte*, gli arieti torpedinieri *Calabria*, *Etna*, l'incrociatore torpediniere *Agordat*, la cannoniera *Misurata* (quest'ultima fungeva da stazionaria da circa un anno a Durazzo) e alcuni caccia e torpediniere.¹¹

Il 28 ottobre si diffuse la notizia che navi greche avevano sbarcato truppe a Santi Quaranta e che l'Impero Ottomano stava entrando nel conflitto dalla parte delle Potenze Centrali e tali eventi fecero sì che fosse necessario procedere intanto all'occupazione di Saseno, operazione che venne effettuata senza contrasto due giorni dopo. Sull'isola le compagnie da sbarco della Regia Marina realizzarono una stazione di vedetta sul rilievo più alto (stimato di 310 metri) dove fu innalzata la bandiera italiana, vennero piazzati dei cannoni da 75 millimetri e una stazione fotoelettrica, a cui in seguito si aggiunse anche una stazione radiotelegrafica. La *Dandolo* si ancorò davanti a Valona e inviò a terra una missione sanitaria e fra questo porto e la foce del Fiume Drin iniziò un

¹¹ Patris si era segnalato nel 1903 e nel 1904 come comandante dell'avviso a elica *Staffetta* durante una campagna idrografica lungo il litorale della Somalia, vedi ivi, *Biografie ufficiali*, busta P 1, fascicolo 38bis: "Signor Patris Giovanni Nicola Carlo figlio di Giuseppe e di De Giorgi Antonietta nato il 31 Agosto 1859 a Genova Provincia di Genova".

servizio di pattugliamento effettuato dal *Piemonte*, dall'*Etna* e dal *Calabria*, mentre la *Misurata* rimase a Durazzo per la protezione della Legazione italiana.

A causa della situazione turbolenta nella capitale albanese nei giorni successivi il contrammiraglio Patris vi destinò anche l'*Etna* e poiché la *Dandolo* doveva rimpatriare per eseguire dei lavori di manutenzione, il 7 dicembre si trasferì su un'altra vecchia corazzata, la *Sardegna*.

Patris nei giorni successivi ebbe disposizione dal Ministero degli Affari Esteri che gli era data facoltà di agire in territorio albanese se lo avesse giudicato opportuno in accordo con le nostre autorità diplomatiche. Egli si avvalese di tale autorizzazione il 25 dicembre quando a Valona si verificarono alcune sommosse che costrinsero il locale console d'Italia a chiedere l'intervento delle forze da sbarco per ristabilire l'ordine. Il contrammiraglio pertanto fece scendere a terra un battaglione di marinai, che era stato imbarcato a Brindisi sull'*Etna*, che occupò la città, iniziando così la presenza militare italiana a Valona e nel territorio circostante che si sarebbe protratta negli anni successivi e che nel corso della Grande Guerra avrebbe rappresentato un importante *ped à terre* dell'Intesa nei Balcani.

Il 28 dicembre con due piroscafi giunse a Valona il 10° Reggimento Bersaglieri, che la mattina successiva prese possesso delle postazioni presidiate dai marinai i quali si reimbarcarono; nel frattempo le navi della Regia Marina proseguirono il pattugliamento della costa albanese e talvolta presero a bordo alcuni civili italiani che temevano di rimanere coinvolti nei disordini a terra e, su richiesta del governo albanese, cannoneggiarono le posizioni di alcune bande ribelli che cercavano di entrare a Durazzo.¹²

Nei mesi successivi la diplomazia italiana proseguì i contatti con le Potenze Centrali e con quelle dell'Intesa per entrare nel conflitto a fianco della parte che avrebbe concesso maggiori compensi

¹² Ivi, *Raccolta di base*, busta 444, fascicolo 3: rapporto del contrammiraglio Giovanni Patris al Ministero della Marina-Ufficio del Capo di Stato Maggiore senza data, con n. di protocollo 46 e avente oggetto "Rapporto di missione dal 1° gennaio 1915 al 7 detto".

territoriali.

Dopo lunghe trattative l'8 aprile 1915 il ministro degli Affari Esteri italiano Sidney Sonnino inviò a Vienna una bozza di trattato composto da undici articoli, con il quale il nostro Paese si impegnava a mantenere la propria neutralità in cambio della cessione del Trentino con Bolzano e la Valle d'Isarco, di Gorizia, di Gradisca, di Monfalcone, delle isole di Curzola, di Lagosta, di Lissa, di Pelagosa e di altre due minori. Inoltre Roma desiderava che Vienna non si occupasse delle questioni relative all'Albania e che riconoscesse la sovranità italiana su Valona e sull'Isola di Saseno, dove ancora vi erano stanziati reparti del Regio Esercito appoggiati da navi della Regia Marina.

Il governo asburgico ritenne tali richieste troppo esose e le respinse quasi tutte, dando il pretesto a Sonnino di interrompere le trattative con Vienna, mentre in contemporanea i contatti con quello britannico procedevano abbastanza speditamente, specie dopo aver superato all'interno della compagine dell'Intesa delle perplessità sollevate dai russi che non desideravano creare dissensi con i serbi per le pretese italiane nei Balcani.¹³

La conseguenza fu che il 26 aprile 1915 nella capitale britannica venne firmato quello che fu chiamato Patto di Londra, siglato per l'Italia dall'ambasciatore Guglielmo Imperiali, per il Regno Unito da sir Edward Grey, per la Francia da Pierre Paul Cambon e per la Russia dal conte Alexander Benckendorff.

Il trattato, composto da sedici articoli, prevedeva che l'Italia entrasse in guerra entro un mese al fianco dell'Intesa e, in caso di vittoria, essa avrebbe avuto il Trentino, il Tirolo meridionale fino al Brennero, la Venezia Giulia, la penisola istriana fino al Quarnaro compresa Volosca, ma con l'esclusione di Fiume (che sarebbe servita a mantenere all'Austria-Ungheria uno sbocco sul Mare Adriatico), le isole di Cherso, di Lussino e altre minori, un terzo della Dalmazia con Sebenico, Traù e Zara con le isole a ovest

¹³ GIANCARLO GIORDANO, *Storia della politica internazionale 1870-2001*, Milano, Angeli, 2004, pp. 120-121.

del litorale, insieme alla neutralizzazione della parte rimanente della Dalmazia da Capo San Niccolò alla Penisola di Sabbioncello e da Ragusa a Durazzo, così da assicurare all'Italia l'egemonia sull'Adriatico, supremazia che sarebbe stata ulteriormente garantita dall'acquisizione di Valona e di Saseno in Albania, le cui future relazioni estere avrebbero dovuto essere controllate da Roma.

Inoltre al nostro Paese sarebbe stata confermata la sovranità sulla Libia e il riconoscimento definitivo delle isole del Dodecaneso in Egeo occupate durante la Guerra italo-turca del 1911-1912, l'acquisizione del bacino carbonifero di Adalia in Anatolia ai danni dell'Impero Ottomano e, in caso di spartizione fra le altre Potenze dell'Intesa delle colonie tedesche in Africa, esso avrebbe avuto compensi territoriali da parte dei britannici e dei francesi per ingrandire i propri possedimenti nel medesimo continente.¹⁴

Il governo italiano all'inizio di maggio informò quelli dell'Austria-Ungheria e della Germania che esso non si sentiva più vincolato dal trattato della Triplice Alleanza e una settimana dopo, secondo quanto previsto nell'articolo 3 del Patto di Londra, a Parigi l'ammiraglio sir Henry Bradwardine Jackson per conto della Marina britannica, il viceammiraglio Eugène de Fauque de Jonquières per quella francese e il capitano di vascello Mario Grassi per quella italiana sottoscrissero un accordo navale con il quale veniva stabilito che la Royal Navy e la Marine Nationale avrebbero dato il loro concorso attivo alla Regia Marina fino alla distruzione della flotta austro-ungarica o alla cessazione delle ostilità.

La Marina britannica e quella francese avrebbero creato una squadra navale alleata per operare nell'Adriatico che sarebbe stata posta sotto la direzione del Comando in Capo dell'Armata italiana. Se le esigenze belliche avessero reso necessario istituire una seconda formazione alleata per agire nel medesimo mare in appoggio alla nostra Marina, essa sarebbe stata agli ordini del responsabile della

¹⁴ AUSMM, *Raccolta di base*, busta 356, fascicolo 1: "Patto di Londra 26 aprile 1915".

Prima Armata Navale francese, il viceammiraglio Augustin Boué de Lapeyrère.¹⁵

Il 23 di quel mese il re Vittorio Emanuele III di Savoia, con l'autorizzazione del Parlamento, tenendo fede al Patto di Londra nel quale era riportato che entro un mese dalla sua sottoscrizione il nostro Paese sarebbe entrato nel conflitto al fianco dell'Intesa, nel pomeriggio fece consegnare dall'ambasciatore a Vienna Giuseppe Avarna duca di Gualtieri al ministro degli Affari Esteri asburgico Stephan Burián la dichiarazione di guerra e che le ostilità sarebbero iniziate dalla mezzanotte.

Per quello che riguarda le operazioni navali in Adriatico il viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia cercò di attirare in mare le grandi navi austro-ungariche per arrivare a una grossa battaglia che permettesse, con la sua vittoria, di acquisire il controllo di quel mare. Tuttavia egli aveva sottovalutato la pericolosità dei sommergibili avversari (i famosi *u-boote*) e già un paio di settimane e mezzo dopo l'ingresso nel conflitto dell'Italia la Regia Marina subì la prima perdita ad opera di un battello subacqueo avversario, il tedesco *UB 13* ridenominato dagli austro-ungarici *U 11*, quando durante una missione di agguato di fronte a Venezia silurò il sommergibile italiano *Medusa*.¹⁶

Il 27 giugno l'austro-ungarico U 10 colò a picco la torpediniera

¹⁵ Ivi: "Convention Navale". Per maggiori notizie vedi MARIANO GABRIELE, *Origini, trattative e aspetti della convenzione navale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XXII (2008), 1, pp. 11-55.

¹⁶ La Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine asburgica all'inizio del conflitto non aveva in servizio un grosso numero di sommergibili e così la Marina tedesca, per appoggiare l'alleata, cominciò a inviare nel Mediterraneo suoi battelli subacquei, dei quali quelli di dimensioni maggiori attraverso lo Stretto di Gibilterra, mentre quelli più piccoli per ferrovia smontati in più pezzi che poi venivano rimontati a Pola. Per poter permettere a tali sommergibili di attaccare anche il naviglio mercantile e militare italiano, dato che non vi era ancora lo stato di guerra fra la Germania e il nostro Paese, essi furono iscritti fittiziamente nei quadri della Marina austro-ungarica ricevendo una nuova sigla alfanumerica e di solito imbarcando un ufficiale asburgico che aveva compiti di collegamento e di pilotaggio, vedi MARCO GEMIGNANI, *Considerazioni sull'impiego dei sommergibili nel primo conflitto mondiale*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XII (1998), 2, pp. 159-162.

5 PN, e a questi affondamenti seguirono quelli dell'incrociatore corazzato *Amalfi* il 7 luglio a levante di Chioggia ad opera dell'*U 26* (in realtà l'*UB 14* tedesco), del similare *Giuseppe Garibaldi* undici giorni dopo mentre stava eseguendo il cannoneggiamento della ferrovia fra Ragusa e Cattaro colpito dall'*U 4* asburgico, e infine del sommergibile *Nereide* il 5 agosto nelle acque dell'Isola di Pelagosa silurato dall'*U 5* austro-ungarico.

Queste dolorose perdite fecero comprendere allo Stato Maggiore della Regia Marina il reale pericolo rappresentato dai sommergibili avversari e la necessità di tentare di limitarne l'operatività al solo Adriatico, evitando che potessero agire nel bacino del Mediterraneo, creando uno sbarramento mobile fra la costa pugliese e Valona, evento che rese ancora più importante da un punto di vista strategico la sua occupazione da parte italiana.¹⁷ Così in base ad un accordo con la Royal Navy quest'ultima inviò fra il 22 e il 30 settembre 1915 a Taranto una sessantina di pescherecci con equipaggio britannico, che furono tutti dotati di un cannone da 57 millimetri ad opera del Regio Arsenal Militare Marittimo presente nella base ionica.¹⁸

Pertanto già dal 26 settembre i *drifters* muniti di reti indicatrici poterono iniziare nel Canale d'Otranto il pattugliamento permanente; essi erano divisi in gruppi di sei unità comandati da un ufficiale; ognuno di loro rimorchiava a lento moto una rete indicatrice di acciaio a maglie larghe, lunga un migliaio di metri e alta 20. Talvolta le reti erano lasciate in potere dei gavitelli di vetro di cui erano dotate e che servivano a tenere in superficie

17 RICCARDO NASSIGH, *La Marina italiana e l'Adriatico*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998, p. 104; AUSMM, *Raccolta di base*, busta 2391, fascicolo 4: "Ufficio del Capo di Stato Maggiore. Relazione sintetica sull'opera svolta dal 1° aprile 1913 al 1° ottobre 1915".

18 Inizialmente gli italiani avevano pensato di concentrare i *drifters* a Brindisi in Adriatico, ma poiché quella base era già piena di numerose navi da guerra, fu deciso di ospitarli a Taranto, vedi *ivi*, busta 423, fascicolo 3: copia della lettera del viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia al viceammiraglio Paolo Thaon di Revel redatta a Taranto il 12 settembre 1915, con n. di protocollo 1189 RRP e avente oggetto "Dislocazione a Brindisi di navi da battaglia".

la ralinga superiore e i *drifters* le sorvegliavano rimanendo nelle vicinanze.

I gruppi dovevano mantenersi ad intervalli di circa 3 miglia l'uno dall'altro e le unità di ciascun gruppo a una distanza tale da non far impigliare le reti l'una con l'altra. Le reti erano formate da più sezioni di un centinaio di metri ciascuna, collegate tra loro in modo che quando un *u-boot* incappava in una di esse, questa si distaccava ed era trascinata dal sommergibile, la cui posizione veniva rivelata dai gavitelli e da fuochi indicatori di cui le reti erano dotate. L'*u-boot*, ostacolato nella navigazione subacquea dalla rete, si sperava che sarebbe emerso per liberarsene e a quel punto sarebbe stato bersagliato dai *drifters* con il cannone oppure, se fosse rimasto sottacqua, sarebbe stato sottoposto dagli stessi al lancio delle prime rudimentali bombe di profondità.

Per difendere questi pescherecci da eventuali attacchi di navi di superficie austro-ungariche e per aumentare le possibilità di intercettare gli *u-boote* che tentavano di attraversare il Canale d'Otranto fu mantenuto un pattugliamento di incrociatori protetti e di cacciatorpediniere basati anche a Valona.¹⁹

Questo porto inoltre rappresentò un punto di approdo per i rifornimenti che l'Intesa inviava all'Esercito serbo e a quello montenegrino e quando questi furono travolti dall'offensiva scatenata il 5 ottobre 1915 dal feldmaresciallo tedesco Gustav von Mackensen con truppe germaniche e austro-ungariche, servì come altri scali albanesi alla loro evacuazione.²⁰

La situazione dell'Intesa nei Balcani si complicò ulteriormente il 10 ottobre quando la Bulgaria dichiarò guerra alla Serbia.²¹

19 *Sbarramento del Canale d'Otranto*, vol. V della collezione *La preparazione dei mezzi della collana Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca 1915-1918*, Roma, s.e., 1918, p. 5; AUSMM, *Raccolta di base*, busta 507, fascicolo 7: "Relazione sui servizi di competenza del 1° Reparto dal 1° Ottobre 1915 al 1° Ottobre 1916".

20 NIGEL THOMAS, *L'esercito tedesco nella prima guerra mondiale 1914-1918*, trad. it. a cura di Fulvio Cardoni, Gorizia, LEG, 2015, p. 180.

21 *Austria-Hungary's last War, 1914-1918*, a cura di EDMUND GLAISE-HORSTENAU, vol. III, trad. ingl. a cura di Stan Hanna, Vienna, Austrian Federal Ministry of the Army and

Le truppe bulgare oltrepassarono il confine procedendo verso ovest nel settore di Egri Palanka e, per reazione, il 15 il Montenegro e la Gran Bretagna a loro volta presentarono la dichiarazione di guerra alla Bulgaria e lo stesso fecero il 16 la Francia e il 19 l'Italia e la Russia.

Il governo italiano, per fronteggiare questa situazione e mantenere un *pièd à terre* per l'Intesa sulla costa orientale dell'Adriatico anche per consentire il funzionamento dello sbarramento del Canale di Otranto tramite i *drifters*, decise di mandare nuove truppe per difendere il campo trincerato che era stato realizzato intorno a Valona e fu proprio in questa fase delle operazioni belliche che le prime navi italiane cominciarono a restare per sempre nelle acque di questa città albanese.

War Archive, 1932, pp. 238-239; NIGEL THOMAS-DUŠAN BABAC, *Gli eserciti balcanici nella prima guerra mondiale*, trad. it. a cura di Angelo Pinti, Gorizia, LEG, 2014, pp. 51-52.

Piroscafo Re Umberto

Il *Re Umberto*, che inizialmente avrebbe dovuto chiamarsi *Nina*, insieme ai quasi gemelli *Giulio Cesare* e *Michele Lazzaroni* erano stati ordinati al cantiere Gio. Ansaldo & C. di Sestri Ponente dall'armatore romano Mazzino nell'ultimo decennio del XIX secolo. Essi furono i primi tre piroscafi a essere realizzati da questo cantiere per poter svolgere il servizio transatlantico dato che fino a quel momento le compagnie di navigazione italiane si erano prevalentemente rivolte per la loro costruzione all'estero, in particolar modo alla Gran Bretagna. Ciò era dovuto all'elevato costo per costruire questo tipo di nave e per il lungo tempo richiesto e così il governo italiano, per porre rimedio a tale situazione e favorire la cantieristica nazionale e più in generale la marineria mercantile, affidò al ministro della Marina Benedetto Brin, al ministro delle Finanze Agostino Magliani e a quello dell'Agricoltura, Industria e Commercio Bernardino Grimaldi di redigere un'apposita proposta di legge che avesse tali finalità.²² Gli studi dei tre ministri e dei loro collaboratori portarono alla stesura della Legge n. 3542 del 6 dicembre 1885 che, fra l'altro, accordò sussidi e agevolazioni per le costruzioni navali realizzate in Italia. Il regolamento per l'applicazione di tale legge, molto articolato, venne approvato con il Regio Decreto n. 3683 del 14 febbraio 1886 dopo aver sentito i pareri del Comitato per i Disegni delle Navi, del Consiglio Superiore di Marina e del Consiglio di Stato.²³

22 MARIANO GABRIELE-GIULIANO FRIZ, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1982, pp. 34-35.

23 Pubblicato sulla "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", XXV (1886), 58, pp. 1202-1211.

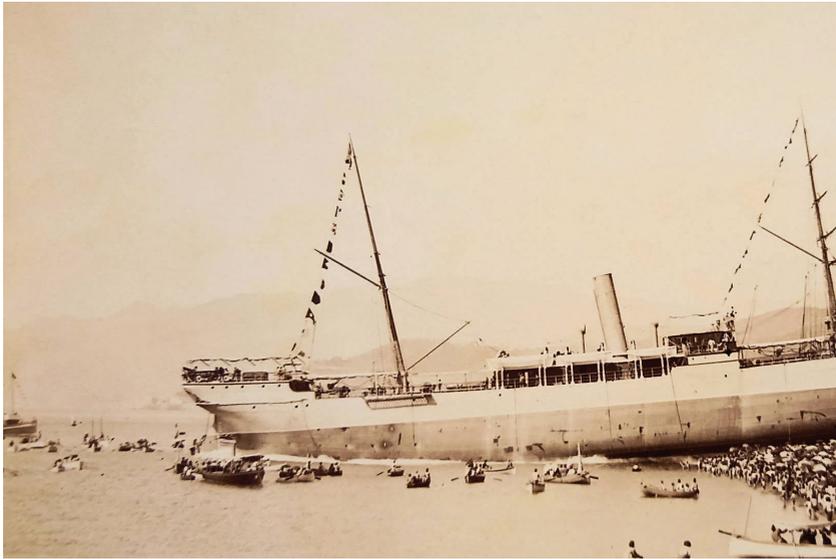


Figura 3: Il piroscafo *Re Umberto* durante la cerimonia del varo nel cantiere Gio. Ansaldo & C. a Sestri Ponente il 13 settembre 1892, alla quale assisté il sovrano Umberto I di Savoia che si trovava in quei giorni con la regina Margherita a Genova per presenziare agli eventi organizzati per celebrare i quattrocento anni della scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Questi tre piroscafi poterono usufruire di queste facilitazioni e, mentre erano ancora sullo scalo, il *Re Umberto* fu acquistato dall'armatore genovese Stefano Repetto.

La nave cominciò ad essere impiegata intensamente sulle rotte fra l'Italia e l'America Meridionale cambiando nel corso degli anni la compagnia armatrice e nel 1911, mentre apparteneva alla Società Anonima Angelo Parodi fu Bartolomeo di Genova, cominciò a operare nel Mediterraneo.²⁴

Lo stesso anno, con l'inizio il 29 settembre della Guerra italo-turca, il *Re Umberto* fu requisito per il trasporto delle truppe e, finito ufficialmente il conflitto con la sottoscrizione del Trattato

²⁴ TOMASO GROPALLO, *Navi a vapore e armamenti italiani. Dal 1818 ai giorni nostri*, Milano, Mursia, 1976, pp. 191-192, 201-203.

di Losanna il 18 ottobre 1912, il piroscafo continuò a svolgere tale attività fino al dicembre del 1913 a causa del perdurare della guerriglia contro le truppe italiane.

Nel 1915 esso fu acquistato dall'armatore Giovanni Battista Ferrari di Genova e, dopo l'ingresso dell'Italia nel Primo Conflitto Mondiale il 24 maggio del medesimo anno, esso fu nuovamente requisito e così il suo capitano Giovanni Battista Razeto fu affiancato dal comandante militare, il tenente di vascello Mario Levera.

Come già ricordato nel novembre successivo il governo italiano, per rafforzare la presenza dell'Intesa nei Balcani dopo l'entrata in guerra al fianco delle Potenze Centrali della Bulgaria, decise di inviargli dei reparti del Regio Esercito, tanto più che le forze avversarie pochi giorni prima avevano scatenato una violenta offensiva mettendo in rotta le truppe serbe e quelle montenegrine che avevano cominciato a ritirarsi verso sud.

Il 1° dicembre 1915 il comando del Corpo Speciale Italiano in Albania, dipendente direttamente dal Ministero della Guerra, fu assegnato al tenente generale Emilio Bertotti, che giunse a Valona il 2 dicembre e lo stesso giorno salpò da Taranto il convoglio scortato con il primo scaglione di queste truppe diretto nella medesima città albanese dove dette fondo senza alcun inconveniente.²⁵

Il secondo scaglione, composto da settantadue ufficiali, millesettecentosessanta sottufficiali, graduati e soldati con al seguito centocinquanta quadrupedi, fu invece imbarcato sui piroscafi *Re Umberto* e *Valparaiso* che, protetti da quattro cacciatorpediniere della classe "Indomito" agli ordini del capitano di corvetta Umberto Bucci imbarcato sull'*Insidioso* del quale era il comandante, lasciarono la base pugliese alle 16.00 del 3 dicembre.²⁶

²⁵ MARIO MONTANARI, *Le truppe italiane in Albania (1914-20 e 1939)*, Roma, Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, 1978, p. 42. Per le memorie del suo primo comandante vedi EMILIO BERTOTTI, *La nostra spedizione in Albania (1915-1916)*, Milano, Unitas, 1926.

²⁶ AUSMM, *Raccolta di base*, busta 2395: telegramma del viceammiraglio Luigi

MINISTERO DELLA MARINA
TELEGRAMMA

N. 87035
di Protocollo Telegrafico
del _____

QUALIFICA	PROVENIENZA	NUMERO	PAROLE	GIORNO E MESE	ORE	RICEVENTE
	Taranto	80	84	Presen. 3/12	18	Riga
				Ricev. id.	19,35 22,10	

Marina - Stato Maggiore
R o m a

3786 - Compiuta seconda linea torpedini stop Tornato EPIRO da Durazzo stop
In viaggio per Medua ellenico THIRA scortati da TOPAZE due cacciatorpediniere stop Partiti ore 16 RE UMBERTO VALPARAISO con 72 Ufficiali 1760 militari 150 quattrupedi scortati da 4 cacciatorpediniere tipo I avendo crociera Otranto due esploratori quattro cacciatorpediniere stop Partono stasera da Valona quattro piroscafi primo convoglio scortati quattro cacciatorpediniere tipo ABBA.

LUIGI di SAVOIA

S.E. il Ministro
SottoCapo Stato Maggiore(2)
Ann. 1/pece

Figura 4: Il telegramma con il quale il viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia, comandante in capo dell'Armata, annunciava la partenza da Taranto nel pomeriggio del 3 dicembre 1915 del convoglio composto dai piroscafi *Re Umberto* e *Valparaiso* scortati da quattro cacciatorpediniere per Valona allo scopo di trasportarvi reparti del Regio Esercito. Questo sarebbe stato l'ultimo viaggio del *Re Umberto* (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Amedeo di Savoia allo Stato Maggiore della Marina trasmesso da Taranto il 3 dicembre 1916, con n. di protocollo telegrafico 87035. Il convoglio durante il viaggio avrebbe attraversato le acque del Canale di Otranto che in quelle ore erano pattugliate da due esploratori e da quattro cacciatorpediniere, vedi *ibidem*.

Quella stessa sera e la mattina successiva alcune unità dell'Intesa dragarono le acque della rotta di sicurezza fra l'estremità settentrionale della Penisola di Karaburun e la parte meridionale dello sbarramento minato difensivo italiano che partiva dall'Isola di Saseno in direzione sud dove avrebbe dovuto transitare il convoglio per raggiungere Valona senza accorgersi che esse erano state minate da un sommergibile avversario.

Quest'ultimo era il tedesco *UC 14*, un battello realizzato per deporre le mine navigando anche in immersione, in modo che potesse agire nelle vicinanze delle rotte di sicurezza che si trovavano di fronte ai porti e alle basi navali dell'Intesa senza essere avvistato.

Esso apparteneva alla classe "UC 1", chiamata anche "UC I", e derivava dalla modifica di un precedente tipo di unità subacquea, il piccolo sommergibile costiero del tipo "UB", al quale era stata modificata la parte prodiera per ospitare, al posto dei classici tubi lanciasiluri, sei silos verticali, inclinati leggermente verso poppa, ognuno dei quali conteneva un paio di mine del tipo UC 120 per un totale di dodici ordigni. Per compensare la perdita di profilo idrodinamico e il maggior dislocamento gli "UC 1" montarono motori più potenti e in particolare ebbero per la navigazione in superficie un diesel Daimler a sei cilindri da 90 cavalli vapore e per quella in immersione un propulsore elettrico della Siemens-Schuckert da 175 cavalli vapore che agivano su un'unica elica, premettendo una velocità massima a galla di 6,2 nodi e sottacqua di 5,2 nodi. La loro lunghezza fuori tutto era di 34 metri, la larghezza di 3,20 metri, il dislocamento in superficie era di 168 tonnellate e in immersione raggiungeva le 183, l'equipaggio risultava composto di quattordici uomini e ne vennero realizzati quindici esemplari, dei quali dieci (dall'*UC 1* all'*UC 10*) dal Cantiere Vulkan di Amburgo e cinque (dall'*UC 11* all'*UC 15*) dal Cantiere A. G. Weser di Brema. In particolare l'*UC 14* venne impostato il 28 gennaio 1915, varato il 13 maggio e trasportato tramite ferrovia suddiviso in tre sezioni a Pola in Istria, dove fu riassembleto dal

personale dell'“U-boot Sonderkommando Pola” della Kaiserliche Marine tedesca.²⁷ Tuttavia poiché all'epoca non vi era lo stato di guerra fra l'Italia e la Germania questo sommergibile, come altre unità similari, venne iscritto nei quadri della Marina da guerra austro-ungarica cosicché potesse agire con una parvenza di legalità anche contro le navi italiane e fu ridenominato *U 18*.²⁸

27 EBERHARD RÖSSLER, *U-Boat. I sommergibili tedeschi, tecnica ed evoluzione*, trad. it. a cura di A. M. Carbone, La Spezia, Melita, 1993, pp. 44, 50-53; ERWIN SIECHE, *Germany*, in *All the World's Fighting Ships 1906-1921*, a cura di ROBERT GARDINER, London, Conway Maritime Press, 1985, p. 181.

28 Il progetto della classe “UC 1” fu stilato troppo in fretta e i quindici battelli realizzati in base ad esso rivelarono nel corso del tempo vari difetti, fra i quali i due maggiori erano relativi al sistema di posa, per cui poteva accadere che una mina si armasse prima del suo rilascio oppure che rimanesse incastrata nel silos con effetti devastanti. Ciò è quanto accadde proprio all'*UC 14*, che negli ultimi mesi del 1916 aveva lasciato il Mediterraneo per essere assegnato alla U-Flotille Flandern, che operava nel Mare del Nord e nella Manica: la sera del 3 ottobre 1917, mentre stava rientrando da una missione di minamento al comando del sottotenente di vascello Adolf Federsen, affondò con l'intero equipaggio davanti alla sua base a Zeebrügge nel Belgio occupato a causa dell'esplosione di una torpedine che era rimasta a bordo innescata. Il relitto, spezzato in due tronconi proprio in corrispondenza del quinto silos, si trova a 20 metri di profondità ed è stato identificato ed esplorato nel giugno del 2010, vedi FABIO RUBERTI, *Identificato in Olanda il killer dell'Adriatico*, in “Sub”, XXVII (2011), 311, pp. 2-8.

Gli ingegneri tedeschi, consci di tali problemi, modificarono il sistema di rilascio delle torpedini e dal 1° febbraio 1916 venne realizzata la classe di sommergibili posamine “UC 16”, denominata pure “UC II”, che avendo maggiori dimensioni, fornivano migliori prestazioni e potevano trasportare diciotto mine modello UC 200, oltre ad avere tre tubi lanciasiluri e un cannone. A questa classe ne seguirono altre ulteriormente migliorate, vedi EBERHARD RÖSSLER, *U-Boat. I sommergibili tedeschi, tecnica ed evoluzione*, cit., pp. 45-47; ERWIN SIECHE, *Germany*, in *All the World's Fighting Ships 1906-1921*, cit., p. 182 .



Figura 5: Il sommergibile tedesco *UC 14*, iscritto nei quadri della Kaiserliche und Koenigliche Kriegsmarine austro-ungarica come *U 18*. Nella foto si notano la bandiera della Marina asburgica, il vistoso 18 dipinto sulla torretta e, sul ponte di coperta, le griglie che permettevano l'accesso ai sei silos ognuno dei quali ospitava due mine che potevano essere rilasciate navigando in immersione (Collezione Fulvio Petronio)

Il suo comandante era il sottotenente di vascello tedesco Caesar Bauer che la notte fra il 3 e il 4 dicembre depositò occultamente dodici torpedini nelle acque di fronte all'uscita verso il mare aperto della rotta di sicurezza prospiciente l'estremità settentrionale della Penisola di Karaburun e proprio contro una di queste torpedini avrebbe urtato il *Re Umberto* poche ore dopo.

Nel frattempo la navigazione del convoglio procedeva alla velocità di 9,2 nodi senza inconvenienti e, per rafforzare la sua scorta e pilotarlo attraverso la citata rotta di sicurezza, il capitano di fregata Alessandro Ciano della Base Navale Passeggera di Valona aveva impartito l'ordine al tenente di vascello Gabriele Antonelli, comandante della torpediniera d'alto mare *Sagittario*, che la sua unità e le similari *Alcione* e *Albatros* alle 06.00 del 4 dicembre si trovassero nei pressi di quest'ultimo promontorio per

svolgere tali compiti.

Alle 08.40 circa il tenente di vascello Antonelli avvistò il convoglio e con le tre torpediniere gli andò incontro; dopo averlo raggiunto alle 09.20 egli si mise a 300 metri davanti al piroscalo *Valparaiso* e alzò il segnale di pilota, facendo così comprendere al comandante del mercantile che per arrivare a Valona doveva seguirlo esattamente nella sua scia, e lo stesso fece la torpediniera *Alcione*, che si pose 400 metri dietro al *Valparaiso*, nei confronti del più arretrato *Re Umberto*.

La terza torpediniera, l'*Albatros*, si pose di scorta sul lato sinistro del convoglio e quando quest'ultimo era prossimo a Capo Linguetta, il comandante della scorta, il capitano di corvetta Bucci, dispose che i tre caccia ai suoi ordini si disponessero sulla sinistra del *Re Umberto*, che riteneva il lato da dove più probabilmente avrebbe attaccato un sommergibile avversario, dato che le unità italiane avevano la costa della Penisola di Karaburun a circa 300 metri sulla loro dritta.

Egli con l'*Insidioso* accompagnò il *Valparaiso* e la *Sagittario* fin oltre Capo Linguetta e poi tornò indietro per riprendere la scorta del *Re Umberto*, ponendosi sulla sua dritta e alle 10.06 Bucci notò “uno scoppio al centro a sinistra di detto piroscalo, con densa colonna di fumo nero, senza colonna d'acqua, seguito da fumo bianco che poteva sembrare vapore”.²⁹

Il *Re Umberto* aveva infatti urtato con la parte sinistra della carena una delle mine rilasciate quella notte dall'*UC 14* e il suo comandante, il capitano Razeto, dopo che erano state fermate le macchine, cercò di sfruttare l'abbrivio per far incagliare il piroscalo nella costa vicina mettendo tutta la barra a dritta, ma la ruota del timone non si mosse perché probabilmente l'esplosione della mina aveva danneggiato i suoi ingranaggi.³⁰

²⁹ AUSMM, *Raccolta di base*, busta 462, fascicolo 2: copia del rapporto del capitano di corvetta Umberto Bucci al Comando in Capo dell'Armata redatto a Valona il 7 dicembre 1915, con n. di protocollo, n. 1204 e avente oggetto “Scorta dei piroscali *Re Umberto* e *Valparaiso*”.

³⁰ Ivi: copia del rapporto del tenente di vascello Mario Levera al Comando del

Fortunatamente vi erano alcune navi assai vicine e addirittura, cessato l'abbrivio, la torpediniera d'alto mare italiana *Albatros* e i *drifters* britannici *Lottie Leask* ed *Evening Star* si accostarono al *Re Umberto* imbarcando direttamente i militari che vi erano a bordo e dallo stesso piroscalo furono ammainate le lance di salvataggio e le zattere da sbarco.

Questo momento così drammatico fu efficacemente descritto nel rapporto del tenente di vascello Antonio Zavagli comandante dell'*Albatros*: “Non vi era tempo da perdere, centinaia di soldati imploravano aiuto raggruppandosi specialmente nella parte poppiera; erano coloro che non sapendo nuotare, terrorizzati non osavano cacciarsi in mare, decisi allora di attraccare il piroscalo. Ordinato all'equipaggio di lanciare a mare la plancia ed i galleggianti di bordo in aiuto dei naufraghi che già numerosi venivano recuperati dai fianchi della torpediniera, avendo per fortuna le eliche libere così da non sacrificare nessuno, manovrai a tutta forza per girare la torpediniera e mi affiancai al piroscalo venendo a metter la prua all'altezza del boccaporto di poppa che era quasi a fior d'acqua.

In un attimo una pioggia d'uomini lanciandosi da varie altezze e dai sartiami, con noncuranza incredibile mi riempì la torpediniera di soldati; due di essi disgraziatamente batterono colla testa contro il tubo di lancio di sinistra cadendo di rimbalzo in mare, un altro rimase per metà corpo dentro al fumaiolo di poppa, ma miracolosamente riuscì a tirarsi fuori fortemente contuso, gli altri tutti tolto qualche ferita leggera si salvarono in perfetto stato completamente vestiti. Restando la plancia il punto più alto della torpediniera gran parte dei soldati che erano sul cassero scelse quella via per venire a bordo, malgrado la solida armatura in bronzo e che un grosso paglietto parascheggie [sic] fortunatamente ricoprì il tendaletto, per il peso dei cadenti questo cedette e paglietto ed impalcatura con soldati sopra crollarono sulle nostre

cacciatoretorpediniere *Indomito* redatto a Valona il 4 dicembre 1915, avente oggetto “Rapporto circa affondamento del piroscalo requisito *Re Umberto*”.

teste. Buttato così a terra insieme al sottonocchiere Lisco Leonardo matr. 48698 che stava al timone, al mar. sc. Bellomo Vincenzo matr. 93697 ed al timoniere Schiavoni Gino matr. 42460 grazie all'energico aiuto di questi tre animosi che nonostante il pericolo rimasero al loro posto, potei liberare la ruota del timone rimasta impigliata e riprendere il controllo dei telegrafi delle macchine; fui così appena a tempo dando indietro adagio avendo le acque di poppa ingombre ad allargarmi mentre il piroscavo spezzatosi al centro ingavonavasi sulla dritta. Mentre la bandiera spariva inabissandosi con la poppa del 'Re Umberto' lanciai per tre volte il grido 'Viva il Re' e con orgoglio posso dire che a quel grido vidi i soldati ancora atterriti ed altri dolorandi per le ferite o intenti a pregare dimenticare tutto e a piena voce associare il loro grido a quello dell'equipaggio, commovente saluto ai [sic] sfortunati compagni che poco discosto morivano!

[...] Credo mio stretto dovere far risultare che subito dopo che l'Albatros si era affiancato al piroscavo, due 'drifters' inglesi si accostarono anch'essi mettendosi uno di prua a dritta e l'altro di poppa con la prua a toccare il timone dando agio ai soldati del cassero di filarsi dal suo albero; entrambi questi 'drifters' si scostarono carichi di truppa che certo sarebbe perita in gran parte con l'inabissarsi del piroscavo".³¹

Anche alcuni caccia della scorta misero in mare le loro scialuppe e ciò limitò notevolmente le perdite umane fra i membri dell'equipaggio e i ventisette ufficiali e settecentotrentotto sottufficiali, graduati e soldati del Regio Esercito che si trovavano sul *Re Umberto*.

Il piroscavo, gravemente danneggiato dalla mina nella parte centrale, come già riportato si spezzò in due parti e, dopo sedici minuti e mezzo dal momento dell'esplosione della torpedine, affondò. All'operazione di soccorso dei naufraghi partecipò anche

³¹ Ivi: rapporto del tenente di vascello Antonio Zavagli al Comando della Regia Torpediniera d'Alto Mare Alcione redatto a Valona il 7 dicembre 1915, avente oggetto "Salvataggio dei naufraghi del Piroscavo Re Umberto".

il cacciatorpediniere *Intrepido* che, dopo averne sbarcato quasi duecento a Valona, ritornò nel tratto di mare fra Capo Linguetta e Saseno e anch'esso alle 13.20 del 4 dicembre fece brillare una mina lasciata dall'*UC 14*, che lo danneggiò gravemente provocandone l'affondamento quattro giorni dopo.



Figura 6: Il *Re Umberto* in fase di affondamento la mattina del 4 dicembre 1915 spezzato in due tronconi dopo aver urtato una mina lasciata dal sommergibile tedesco *UC 14*, ovvero *U 18* austro-ungarico. La foto è stata scattata da una delle navi impegnate nel recupero dei naufraghi (Museo Storico della Terza Armata)

Pure la torpediniera *Sagittario*, dopo aver scortato fino a Valona il piroscavo *Valparaiso*, ebbe l'ordine di incrociare nelle acque dove era colato a picco il *Re Umberto* e, raggiunta la zona, vi trovò la similare *Arpia* che stava svolgendo il medesimo incarico. Il personale della *Sagittario* scorse, ad una distanza stimata di 1.000 metri dalla torpediniera, un'asta verticale che spuntava dal mare

e, ritenendo che si trattasse del periscopio di un sommergibile avversario, si avvicinò ad essa e, giunta a 600 metri, lanciò un siluro e aprì il fuoco con i cannoni, imitata dalla vicina *Arpia*.

Le due torpediniere continuarono a serrare le distanze e solo quando furono a 200 metri si accorsero che quello che credevano un periscopio era in realtà un'asta montata su un gavitello usata come segnale dai *drifters* britannici.³²

Nel frattempo tutte le navi che avevano soccorso il personale che si trovava sul *Re Umberto* avevano portato i naufraghi a Valona dove i feriti poterono essere adeguatamente curati e fu accertato che le perdite assommarono a sette membri dell'equipaggio militarizzato (dei quali uno deceduto dopo il ricovero) e a una settantina di appartenenti al Regio Esercito, in particolare all'86° Reggimento Fanteria, all'Ospedale da Campo n. 247 e alla Sussistenza, fra i quali un paio di ufficiali.

Per quello che riguarda il *Re Umberto* i due tronconi del suo scafo furono individuati nel 2007 da una spedizione subacquea che li rintracciò, quasi paralleli e in assetto di navigazione, su un fondale sabbioso di 66 metri a nord-est di Capo Linguetta.³³

MINISTERO DELLA MARINA

DISPACCIO TELEGRAFICO

Divisione **Gabinetto** Roma, li 4 dicembre 1915

NUMERO	PAROLE	DATA	ORE	TRASMITTENTE	VIA	PROTOCOLLO TELEGRAFICO
599	158	4/12	21 ¹⁵ 23.7			N. 87377

S. E. Tenente Generale BRUSATI
I° Aiutante Campo Generale S.M. il RE
Comando Supremo ITALIA

Comando Armata comunica che stamani piroscalo "RE UMBERTO", diretto Valona con truppe e sotto scorta di cacciatorpediniere è affondato in 15 minuti fra Saseno e Capo Linguetta, in seguito esplosione subacquea stop Affermazioni superstiti escludono siluramento da parte sommergibili ma fanno ritenere affondamento dovuto urto contro mina probabilmente posata sommergibile nemico dopo operazioni dragaggio compiute notte e ripetute mattino stop Oltre equipaggio trovavansi imbarcati bordo 27 ufficiali e 738 soldati stop Superstiti finora noti 712 di cui 50 molto leggermente feriti stop Prego V.E. voler darne partecipazione Sua Maestà.

C O R S I

Corsi

Figura 7: Il telegramma del ministro della Marina, il viceammiraglio Camillo Corsi, relativo all'affondamento del *Re Umberto* (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

32 Ivi: rapporto del comandante della torpediniera *Sagittario* al Comando Militare Marittimo di Valona redatto a Valona il 4 dicembre 1915, con n. di protocollo 1240 e avente oggetto "Rapporto".

33 Per maggiori dettagli sullo stato del relitto del *Re Umberto* e delle modalità del suo ritrovamento vedi FABIO RUBERTI, *Spezzata in due da una mina tedesca*, in "Sub", XXIV (2008), 278, pp. 52-66.

Cacciatorpediniere Intrepido

Questa nave, insieme ad altre sette gemelle, nacque dalla necessità della Regia Marina italiana di possedere dei nuovi cacciatorpediniere che avessero le caratteristiche dei tipi più evoluti che in quel periodo erano entrati in servizio nelle altre Marine in quanto anche questo tipo di naviglio, nel corso del tempo, era stato interessato dal cosiddetto fenomeno del “gigantismo navale”, per cui si costruivano unità di dimensioni sempre maggiori, che permettevano di avere una superiore autonomia, una migliore tenuta del mare e un più potente armamento.

La Forza Armata pertanto bandì un concorso tecnico-economico aperto alle ditte italiane ed estere per realizzare dei cacciatorpediniere che avessero un dislocamento di circa 650 tonnellate in carico normale, che fu vinto dalle Officine e Cantieri Napoletani Pattison.³⁴

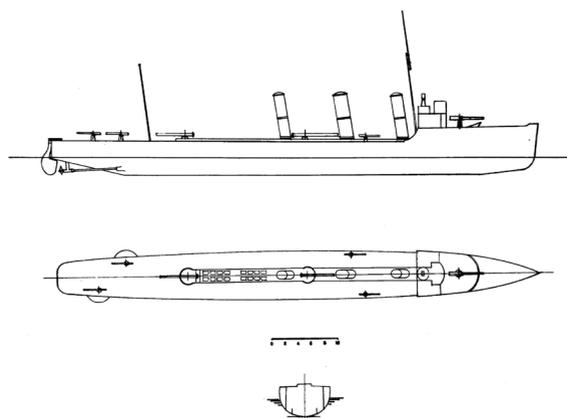


Figura 8: Profili del cacciatorpediniere *Intrepido* nel primo periodo di servizio (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

³⁴ AUSMM, *Raccolta di base*, busta 1710, fascicolo 3: “Pattison”.

Ad essi nel gennaio del 1910 venne affidata la costruzione di sei unità (*Impavido*, *Impetuoso*, *Indomito*, *Insidioso*, *Intrepido* e *Irrequieto*), alle quali nell'aprile del 1911 seguì un ordine per altri due caccia (*Ardente* e *Ardito*) assegnato al Cantiere Navale Fratelli Orlando di Livorno.³⁵



Figura 9: L'*Intrepido* sullo scalo di costruzione delle Officine e Cantieri Napoletani Pattison pronto per il varo il 7 agosto 1912. Si può notare la forma particolarmente slanciata dello scafo, adatto per navigare ad alta velocità (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Dal nome della prima unità impostata la classe fu denominata “Indomito” e i loro scafi derivavano dal tipo Thornycroft, a suo tempo adottato dalle Officine e Cantieri Napoletani Pattison per la realizzazione delle torpediniere d'alto mare. Questi caccia erano suddivisi longitudinalmente da diciassette paratie stagne trasversali, undici delle quali si estendevano fino al ponte di

³⁵ FRANCO MICALI BARATELLI, *La Marina Militare italiana nella vita nazionale (1860-1914)*, Milano, Mursia, 1983, pp. 361-362.

coperta; nei locali dell'apparato generatore-motore a centronave un paio di lunghe paratie laterali longitudinali costituivano, con il fasciame esterno, ampie intercapedini che servivano per depositi di combustibile e di acqua.

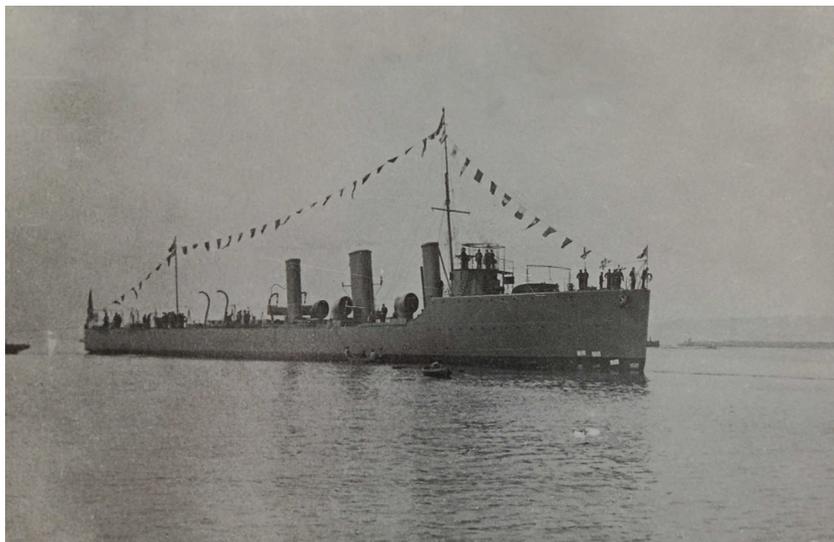


Figura 10: 3-L'*Intrepido* appena varato con a riva il gran pavese (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

A proravia e a poppavia dei predetti locali un paio di copertini stagni, che si estendevano fino a murata, formavano, con la parte inferiore dello scafo, ulteriori depositi di combustibile, di acqua, di munizioni e per altri materiali.

L'armamento artiglieresco iniziale degli "Indomito", attenendosi a quello delle unità simili delle maggiori Marine straniere, prevedeva un gruppo di cannoni di piccolo calibro (di solito 50, 65 o 76 millimetri) e di uno o due pezzi d'artiglieria di calibro superiore (88, 102, 120 o addirittura 127 millimetri) e nel loro caso fu scelto di installare quattro cannoni in impianti singoli non scudati da 76 millimetri posti a coppie sfalsate vicino alle

murate. Tale disposizione permetteva che, in caso di necessità, fosse possibile utilizzarne quattro per sparare contro un bersaglio che si fosse trovato al traverso di sinistra e tre per colpire un bersaglio posto al traverso di dritta; ad essi di aggiungeva un quinto cannone collocato sul ponte di castello da 120 millimetri con un settore di tiro che permetteva di sparare dal giardinetto di sinistra a quello di dritta brandeggiando di prora. L'armamento silurante era costituito da due tubi lanciasiluri da 450 millimetri in impianti singoli sistemati sul ponte lungo la linea di mezzeria, uno a poppavia del secondo fumaiolo e l'altro a poppavia del terzo.³⁶ La classe "Indomito", per quello che riguardava l'apparato propulsivo, fu la prima fra quelle dei cacciatorpediniere della Regia Marina a montare un apparato a motore a turbina, di concezione e costruzione interamente italiana, costituito da quattro caldaie Thornycroft a tubi d'acqua e un paio di turbine Tosi con una potenza complessiva di 16.000 cavalli agenti su due eliche, che permettevano una velocità massima di 30 nodi.³⁷

36 GIUSEPPE FIORAVANZO-PAOLO MARIO POLLINA-GIOVANNI RICCARDI-FRANCESCO GNIFETTI, *I cacciatorpediniere italiani 1900-1971*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1971, pp. 103-105.

37 *L'Ardente* e *l'Ardito*, commissionati al Cantiere Navale Fratelli Orlando di Livorno, ebbero le turbine Parsons di costruzione Ansaldo Orlando; merita ricordare che durante le prove tutti gli "Indomito", in carico contrattuale ridotto a circa 575 tonnellate di dislocamento, superarono i 35 nodi e qualcuno sfiorò i 36, vedi *ivi*, p. 106.



Figura 11: Il *recto* e il *verso* della medaglia del Regio Cacciatorpediniere *Intrepido* con riportato il motto della nave in latino (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

L'*Intrepido*, appena entrato in servizio, nel febbraio del 1913 effettuò brevi navigazioni addestrative lungo le coste italiane per testare le sue qualità nautiche e in seguito svolse una crociera più impegnativa sostando in località dell'Egeo, dell'Egitto e della Libia.

Nel marzo del 1914 venne inviato a Venezia come scorta d'onore allo yacht imperiale tedesco *Hohenzollern* che aveva a bordo il kaiser Guglielmo II e nel giugno seguente fu a disposizione del prefetto di Genova per servizio d'ordine pubblico.

In ottobre soccorse la popolazione di Isola di Capo Rizzuto in Calabria che era stata colpita da una calamità naturale e nel mese successivo effettuò la ricerca di torpedini vaganti in Adriatico in quanto, come è noto, dal 28 luglio era iniziata la Prima Guerra Mondiale e quel mare aveva cominciato ad essere minato sia dalla Marina austro-ungarica che da quelle che le erano avversarie.³⁸

In questo periodo l'armamento dell'*Intrepido* fu potenziato con l'installazione di altri due tubi lanciasiluri, di sistemazioni

³⁸ AUSMM, *Raccolta di base*, busta 2163, fascicolo 10: "Intrepido".

amovibili per la posa di mine a poppa e di tramogge per il lancio di bombe torpedini da getto.

Nei primi mesi del 1915 svolse attività addestrativa e il 27 aprile partecipò al soccorso dei naufraghi dell'incrociatore corazzato francese *Léon Gambetta* che era stato silurato alle 00.32 di quel giorno dal sommergibile austro-ungarico *U 5* del tenente di vascello Georg von Trapp al largo di Santa Maria di Leuca.³⁹

Al momento dell'ingresso nella Prima Guerra Mondiale dell'Italia, il 24 maggio 1915, l'*Intrepido* era aggregato alla Seconda Squadra Navale ed era comandato dal capitano di corvetta Carlo Grenet.⁴⁰

³⁹ MICHAEL WILSON-PAUL KEMP, *Mediterranean Submarines*, Wilmslow, Crécy, 1997, pp. 31-33. Il *Léon Gambetta* fu centrato da entrambi i siluri che gli aveva lanciato l'*U 5* sulla fiancata di sinistra che distrussero il locale dinamo e misero fuori uso il compartimento caldaie di poppa. Questi danni causarono l'immediata interruzione dell'energia elettrica e della mandata di vapore alle motrici principali e dal contraccolpo si spezzò l'antenna del radiotelegrafo cosicché l'incrociatore corazzato francese non poteva né muoversi, né trasmettere o ricevere messaggi. A causa della confusione, del buio e del rapido sbandamento della nave, fu possibile ammainare solo una lancia, sulla quale salirono centotto uomini rispetto ai cinquantotto previsti e i restanti si tuffarono in mare indossando i salvagente e aggrappandosi ai rottami. Purtroppo per i membri dell'equipaggio del *Léon Gambetta* in quel momento non vi erano nelle vicinanze dei cacciatorpediniere né francesi né britannici che potessero soccorrerli e solo la mattina successiva gli uomini che si trovavano sulla scialuppa raggiunsero il faro di Santa Maria di Leuca e misero al corrente il personale di servizio di quanto era avvenuto la notte.

I fanalisti a loro volta informarono le autorità marittime e così da Brindisi salparono alcune torpediniere e da Taranto dei caccia fra i quali l'*Intrepido*. Queste unità, giunte nell'area dell'affondamento, poterono salvare ventinove naufraghi e recuperare cinquantotto salme, per cui complessivamente si salvarono centotrentasette uomini degli ottocentoventuno imbarcati sull'incrociatore corazzato, vedi AUSMM, *Raccolta di base*, busta 462, fascicolo 1: copia della lettera del capitano di corvetta Ettore Bassani al Ministero della Marina-Direzione generale degli ufficiali e del servizio militare e scientifico redatta a Siracusa il 29 aprile 1915, con n. di protocollo 131 R e avente oggetto "Naufraghi del Leon Gambetta".

⁴⁰ Ivi, *Biografie ufficiali*, busta G 2, fascicolo 21: "de Grenet Carlo Napoleone Giovanni Ernesto Ciro figlio di Francesco e di Francesca Impellizzeri nato il 20 giugno 1875 a Napoli provincia di Napoli".



Figura 12: L'*Intrepido* in accostata sulla sinistra (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Il comandante in capo dell'Armata, il viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia duca degli Abruzzi, desiderava spingere la Marina austro-ungarica a una grande battaglia navale in Adriatico e per tale motivo aveva pianificato una serie di scorrerie lungo le coste e le isole della Dalmazia alle quali prese parte anche l'*Intrepido*.

La prima di queste operazioni si svolse il 1° giugno, nel corso della quale gli esploratori *Quarto* e *Nino Bixio* e gli incrociatori leggeri britannici *Dartmouth* e *Dublin*, scortati dall'*Intrepido* e da altri undici caccia italiani e francesi, e appoggiati al largo dalla Quarta Divisione Navale e da sommergibili, pattugliarono la parte centrale dell'Adriatico sperando di intercettare qualche nave avversaria.⁴¹

⁴¹ Come già riportato si ricorda che le unità della Royal Navy britannica e della Marine Nationale francese si trovavano ad operare insieme a quelle della Regia Marina italiana in virtù di una Convenzione Navale siglata a Parigi il 10 maggio 1915.

Tuttavia nessuna unità asburgica fu avvistata cosicché il *Quarto* e il *Dublin*, con la loro scorta, esplorarono le isole di Lissa, Lagosta e Meleda, cannoneggiando alcuni obiettivi, mentre il *Nino Bixio* e il *Dartmouth* bombardarono la stazione di segnali dell'Isola di Curzola.⁴²

La seconda operazione avvenne il 5 giugno ed ebbe tre obiettivi: il primo era la perlustrazione degli ancoraggi delle isole di Lissa, di Meleda, di Busi, di Sant'Andrea e di Lagosta per distruggervi i sommergibili, le stazioni di idrovolanti e i natanti che vi si trovassero; il secondo riguardava il taglio dei cavi telegrafici sottomarini, la demolizione dei fari, delle stazioni di segnali e di quella radiotelegrafica di Porto Luka sull'Isola di Giuppana e infine il terzo scopo consisteva nel cannoneggiare la strada ferrata fra Ragusa e Cattaro in modo da interrompere il collegamento ferroviario fra quest'ultima importante base navale austro-ungarica e i centri a nord-ovest di essa.

Il viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia assegnò i primi due compiti ad un gruppo leggero costituito dagli esploratori *Quarto* e *Nino Bixio* e dall'incrociatore leggero *Dublin* protetti da undici cacciatorpediniere italiani e da un paio d'oltralpe, mentre il terzo obiettivo venne affidato agli incrociatori corazzati *Giuseppe Garibaldi*, *Francesco Ferruccio*, *Varese* e *Vettor Pisani* scortati da quattro caccia francesi.

L'*Intrepido*, con i gemelli *Impavido*, *Impetuoso*, *Indomito* e *Insidioso* ebbero l'incarico di proteggere il *Dublin* che cannoneggiò una località sul litorale della Dalmazia e nel corso della medesima missione l'*Intrepido* eseguì il bombardamento del faro dell'Isola di Meleda, sparando quattro proiettili da 120 millimetri e nove da 76 millimetri.⁴³

Quattro giorni dopo il cacciatorpediniere fu impegnato in un'azione analoga con i similari *Animoso*, *Ardente*, *Ardito*,

⁴² Ivi, *Raccolta di base*, busta 493, fascicolo 3: "Diario delle principali azioni navali alle quali ha partecipato la R. Marina".

⁴³ Ivi, busta 2163, fascicolo 10: "R.C.T. 'Intrepido'. Azione contro un faro nell'Isola di Meleda il 5 giugno 1915", con n. di protocollo 38 RR.

Audace, Impetuoso, Indomito, Insidioso, Irrequieto, gli esploratori *Quarto* e *Nino Bixio*, il solito *Dublin* e sei caccia francesi per cannoneggiare il faro di Capo Rodoni in Albania, che da certe informazioni risultava che effettuasse dei segnali a favore dei sommergibili austro-ungarici. L'azione fu appoggiata al largo, come era ormai prassi, da alcuni incrociatori corazzati che si sarebbero tenuti pronti a intervenire nel caso il naviglio leggero fosse stato attaccato dalle unità asburgiche basate a Cattaro.

Durante il bombardamento del faro anche l'*Intrepido* ebbe modo di aprire il fuoco, sparando contro la costruzione quattro proiettili da 120 millimetri e uno da 76 millimetri.⁴⁴ Tuttavia durante il ripiegamento per rientrare a Brindisi, nonostante la presenza dei caccia di scorta, il sommergibile austro-ungarico *U 4* del tenente di vascello Rudolf Singule, lo stesso che meno di un mese e mezzo prima aveva colato a picco il *Léon Gambetta*, riuscì a colpire con uno dei due siluri che aveva lanciato il *Dublin* a poppa a sinistra. L'incrociatore ebbe tredici morti fra i membri del suo equipaggio ma i provvedimenti immediatamente presi dal suo comandante, il capitano di vascello John Kelly, gli permisero di continuare la navigazione verso Brindisi addirittura alla velocità di 17 nodi.⁴⁵

Il viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia, desiderando continuare questo genere di azioni sempre con la speranza di attirare in mare il naviglio pesante avversario, diramò gli ordini per effettuare una nuova incursione, che avrebbe avuto anche l'obiettivo di cannoneggiare il tratto di ferrovia a nord di Cattaro, che era rimasto inutilizzato per circa un mese dopo l'attacco eseguito il 5 giugno precedente. Egli pertanto dispose che fossero costituiti tre gruppi di unità: il primo, formato dall'*Intrepido*, il cui comandante

44 Ivi: "R.C.T. 'Intrepido'. Azione contro il faro di Rodoni il 9 giugno 1915", con n. di protocollo 40 RR.

45 PAUL G. HALPERN, *La Grande Guerra nel Mediterraneo*, vol. I, trad. it. a cura di Rossana Macuz Varrocchi, Gorizia, LEG, 2009, pp. 263-264; MICHAEL WILSON-PAUL KEMP, *Mediterranean Submarines*, cit., pp. 36-37.

Grenet era stato nel frattempo promosso capitano di fregata⁴⁶, dall'*Animoso*, dall'*Irrequieto* e dall'esploratore *Quarto*, avrebbe dovuto bombardare le stazioni di vedetta e quella telegrafica poste sull'Isola di Giuppana, tagliare il cavo che collegava quest'ultima con la terraferma e catturare il personale austro-ungarico di servizio; il secondo gruppo, composto dai caccia francesi *Bisson*, *Bouclier*, *Commandant Bory*, *Commandant Rivière*, *Magon*, *Protet* e dall'esploratore italiano *Marsala*, ebbe il compito di distruggere una postazione con sei mitragliere che si credeva trovarsi lungo il litorale dalmata nei pressi di Gravosa, poco a nord di Ragusa; nella medesima zona avrebbe poi dovuto colpire la caserma di Batahovina, la locale rete telefonica e telegrafica, i depositi delle locomotive e di legname, la polveriera ed altre strutture appartenenti alla Marina asburgica; infine il terzo gruppo, quello più potente, costituito dagli incrociatori corazzati *Giuseppe Garibaldi*, *Francesco Ferruccio*, *Varese* e *Vettor Pisani*, dai caccia *Ardente*, *Ardito* e *Strale*, dalle torpediniere *Airone*, *Alcione*, *Arpia*, *Astore*, *Calliope*, *Centauro*, *Cigno* e *Clio*, avrebbe dovuto assolvere il compito principale, ovvero quello di cannoneggiare la ferrovia fra Ragusa e Cattaro.

46 AUSMM, *Biografie ufficiali*, busta G 2, fascicolo 21: "de Grenet Carlo Napoleone Giovanni Ernesto Ciro figlio di Francesco e di Francesca Impellizzeri nato il 20 giugno 1875 a Napoli provincia di Napoli".

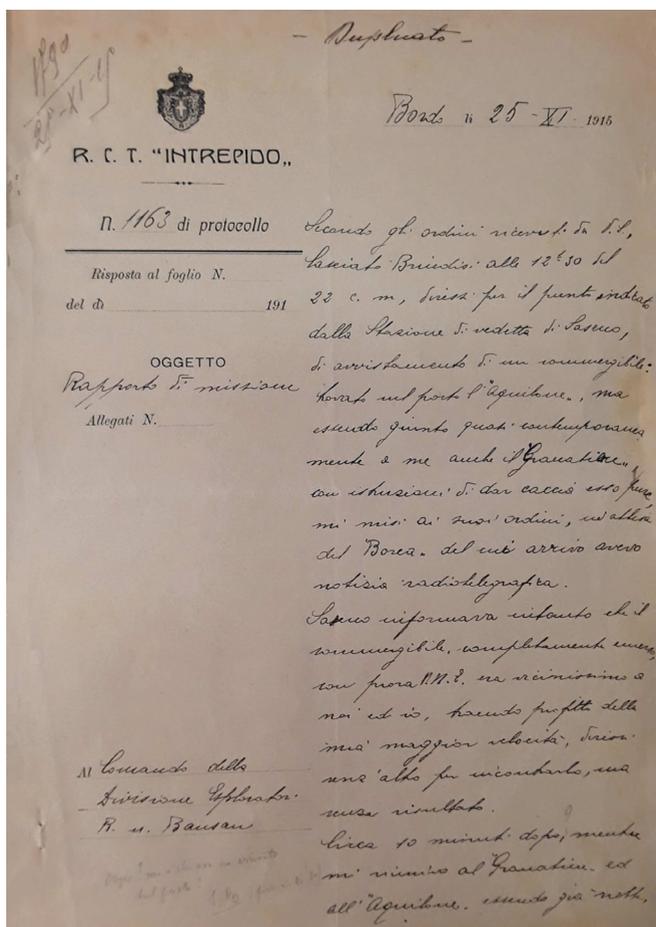


Figura 13: Frontespizio del rapporto di una missione compiuta dall'Intrepido per dare la caccia ai sommergibili avversari in Adriatico nel novembre del 1915 (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Inoltre il comandante in capo dell'Armata e della Prima Squadra Navale, sperando che tali movimenti delle unità italiane e d'oltralpe avrebbero invogliato le navi asburgiche di stanza in quest'ultima base a salpare per contrastare le incursioni degli avversari, aveva disposto che i sommergibili francesi *Ampère* e

Cugnot si mettessero in agguato al largo di essa.

Alle 19.00 del 17 luglio, terminati i preparativi, le tre formazioni uscirono da Brindisi in modo da trovarsi all'alba del giorno successivo nelle acque dove avrebbero dovuto agire. Esse entrarono in azione quasi contemporaneamente e dall'*Intrepido* e dagli altri due caccia del primo gruppo, giunti davanti a Giuppana, furono messi in mare alcuni natanti che trasportarono sull'isola un piccolo reparto di marinai. Questi ultimi tuttavia furono accolti da un nutrito tiro di fucileria proveniente da diverse trincee che li obbligò a ritirarsi senza poter svolgere il compito assegnato; i caccia comunque aprirono il fuoco contro le installazioni presenti sull'isola e cercarono di rampinare sul fondale marino il cavo telegrafico, mentre il *Quarto* pendolava più al largo tenendosi pronto ad appoggiare l'*Intrepido*, l'*Irrequieto* e l'*Animoso* se ne avessero avuto bisogno.⁴⁷

Nel frattempo il secondo gruppo aveva ispezionato la zona a settentrione di Ragusa senza scoprire la postazione delle mitragliere, cosicché aveva iniziato a cannoneggiare la strada ferrata alla foce del Fiume Ombla, poco a nord del porto, e il terzo gruppo, dalle 04.00, stava colpendo con le artiglierie la ferrovia fra Ragusa e Cattaro.

Senza saperlo quest'ultima formazione incrociò nelle acque dove si trovava il solito sommergibile austro-ungarico *U 4* del tenente di vascello Singule, il quale lanciò un paio di siluri contro le navi italiane, riuscendo a colpire con uno di essi a centronave a sinistra il *Giuseppe Garibaldi*, che affondò di poppa sbandato sulla sinistra in sei minuti portando con sé cinquantatre uomini dell'equipaggio, mentre cinquecentoventicinque poterono essere salvati.⁴⁸

47 Nell'azione l'*Intrepido* sparò quattro granate da 120 millimetri e nove da 76 millimetri, vedi ivi, *Raccolta di base*, busta 2163, fascicolo 10: "R.C.T. 'Intrepido'. Azione contro l'isola di Giuppana il 18 luglio 1915", con n. di protocollo 48 RR.

48 Ivi, busta 2770bis, fascicolo 29: "Stato Maggiore della Marina. Ufficio Storico. Unità della Marina Militare italiana perdute in Mediterraneo durante la Prima Guerra Mondiale (24.5.1915-4.11.1918).

Incredibilmente il comandante in capo della flotta asburgica, il viceammiraglio Anton

La perdita dell'incrociatore corazzato fece sospendere l'operazione e così anche gli altri due gruppi, come il terzo, rientrarono a Brindisi intorno alle 13.00.⁴⁹

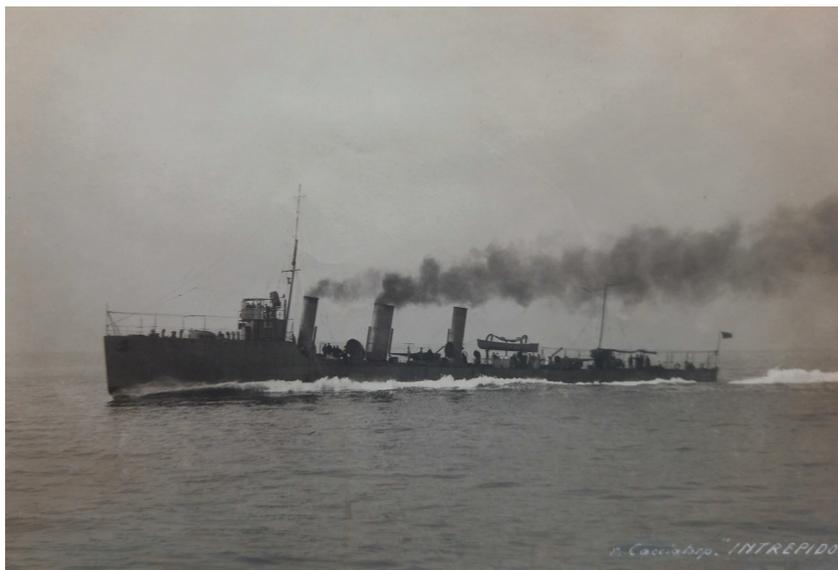


Figura 14: L'*Intrepido* in navigazione con mare calmo (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Nelle settimane successive l'*Intrepido* operò prevalentemente nell'Adriatico e il 7 settembre il capitano di fregata Carlo Grenet fu sostituito dal capitano di corvetta Fausto Leva. Il caccia eseguì scorte alle navi da guerra e a quelle mercantili, effettuò cacce antisom, pattugliò il Canale d'Otranto per impedire alle Haus, il 25 luglio seguente durante una riunione di ufficiali sommergibilisti della Marina austro-ungarica, criticò fortemente l'operato di Singule in quell'occasione, in quanto si era limitato ad affondare soltanto uno dei quattro incrociatori corazzati avversari presenti, quando invece a suo avviso avrebbe potuto eliminarne degli altri, vedi MICHAEL WILSON-PAUL KEMP, *Mediterranean Submarines*, cit., pp. 38-39.

49 AUSMM, *Raccolta di base*, busta 463, fascicolo 1: lettera del viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia al Ministero della Marina redatta a Taranto il 21 luglio 1915, con n. di protocollo 874 RP e avente oggetto "Affondamento della Regia Nave Giuseppe Garibaldi".

unità di superficie austro-ungariche di lasciare l'Adriatico e per rendere difficoltoso in transito in quel *choke point* ai sommergibili avversari.⁵⁰

Dopo altre missioni del genere l'*Intrepido*, nel pomeriggio del 3 dicembre salpò da Taranto con altri tre caccia della medesima classe per scortare i piroscafi *Re Umberto* e *Valparaiso* che trasportavano truppe e quadrupedi a Valona per rafforzare la presenza militare italiana in Albania dopo che gli austro-ungarici, appoggiati dai tedeschi e dai bulgari, avevano battuto i serbi e i montenegrini costringendoli a ritirarsi verso sud.

Come già rammentato quando il convoglio giunse nei pressi di Valona alle 10.06 del 4 dicembre il *Re Umberto* incappò in una mina lasciata dal sommergibile tedesco *UC 14* comandato dal sottotenente di vascello Caesar Bauer. Poiché in quel periodo non vi era lo stato di guerra fra l'Italia e la Germania questo battello subacqueo, per consentirgli di operare anche contro le unità italiane, era stato iscritto nei quadri del naviglio militare austro-ungarico come *U 18*.

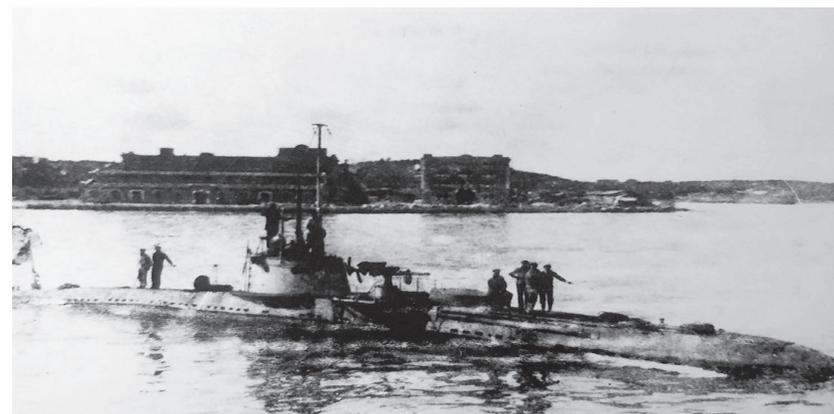


Figura 15: Il sommergibile posamine della Marina tedesca *UC 14*, che operava sotto bandiera austro-ungarica come *U 18* (Collezione Fulvio Petronio)

50 Vedi ad esempio ivi, busta 2163, fascicolo 10: "R.C.T. 'Intrepido'. Estratto del diario di guerra del mese d'ottobre 1915".

Il *Re Umberto* affondò in un quarto d'ora e l'*Intrepido*, come altre navi nelle vicinanze, soccorse i naufraghi e il caccia ne recuperò circa duecento che sbarcò a Valona, dopodiché alle 12.30 il capitano di corvetta Umberto Bucci, facente le funzioni di caposquadriglia imbarcato sull'*Insidioso*, ordinò al parigrado Leva di riprendere il mare con l'*Intrepido* per dare la caccia ai sommergibili avversari attenendosi alle disposizioni verbali che egli aveva avuto dal viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia.⁵¹ Il comandante Leva pertanto lasciò Valona e, per essere pronto ad affrontare un battello subacqueo, dette disposizione che il personale del caccia assumesse il ruolo combattimento e che le vedette tenessero gli occhi bene aperti, tanto più che prima di oltrepassare gli sbarramenti minati difensivi italiani la stazione radiotelegrafica di Saseno lo aveva informato che alle 11.50 era stata segnalata la presenza di un sommergibile nelle vicinanze di Capo Linguetta.

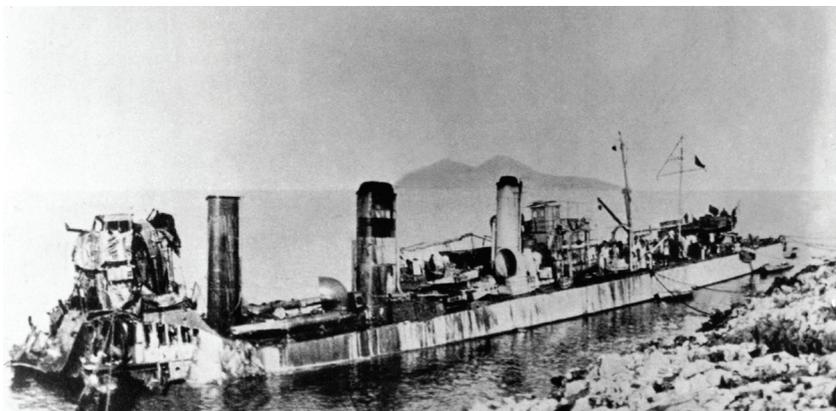


Figura 16: L'*Intrepido* attraccato alla riva di Capo Linguetta dopo aver urtato il 4 dicembre 1915 la mina lasciata dal sommergibile tedesco *UC 14*. In lontananza si vede l'Isola di Saseno (Collezione Luigi Accorsi tramite Associazione Venus)

⁵¹ Ivi, busta 465, fascicolo 2: rapporto del capitano di corvetta Umberto Bucci al Comando in Capo dell'Armata redatto a bordo il 7 dicembre 1915, con n. di protocollo 1206 Riservatissimo e avente oggetto "R.C.T. Intrepido".

L'*Intrepido* incrociò nelle acque al largo di Capo Linguetta senza avvistare alcuna unità avversaria e alle 13.20 accostò per rientrare a Valona alla velocità di 18 nodi, mentre contemporaneamente dal porto albanese salpavano per svolgere la medesima missione antisom i caccia *Impetuoso*, *Indomito* e *Insidioso* al comando del capitano di corvetta Bucci.⁵²

Dieci minuti dopo l'*Intrepido*, mentre si trovava a circa 300 metri da Capo Linguetta, incappò in una mina depositata pure questa dall'*UC 14* che, esplodendo, gli asportò di netto l'intera parte anteriore con il cannone da 120 millimetri; la plancia fu ridotta ad un ammasso di lamiere contorte e l'albero prodiero crollò.

Al momento della detonazione dell'ordigno, degli ottanta membri dell'equipaggio che si trovavano a bordo quel giorno, scomparvero un sottufficiale e due marinai, e in seguito alle ferite morì anche il giovane aspirante guardiamarina di complemento Silvio Valatelli.⁵³ Un sottonocchiere e un timoniere rimasero feriti gravemente e altri quattordici uomini, fra i quali il capitano di corvetta Leva, ebbero bisogno di cure mediche.

Poiché Leva oltre che ferito era anche svenuto, gli subentrò il comandante in seconda, il tenente di vascello Giovanni Biancheri, che si trovava in coperta a centronave insieme al direttore di macchina, il capitano del Genio Navale Carlo Dominici, il quale controllò che le motrici fossero state fermate e contribuì personalmente all'intercettazione della nafta alle caldaie per evitare pericoli d'incendio e di dispersione del combustibile.

Nell'ispezionare lo scafo Dominici si rese conto che il locale delle caldaie di poppa era allagato e che alcune infiltrazioni d'acqua si erano manifestate in quello delle macchine di prora, mentre erano rimasti stagni i locali poppieri, salvo il deposito munizioni che era stato fatto allagare dal comandante in seconda per evitare incendi, e quello delle caldaie di prora; era intatto il casotto di rotta e radiotelegrafico e la sottostante cucina.

⁵² Ibidem.

⁵³ Ivi, busta 1733, fascicolo 1: "Ufficio Storico della R. Marina. Elenco degli ufficiali della Regia Marina morti durante la guerra 1915-1918".

Il personale nel frattempo si era riunito a poppa e, attenendosi agli ordini del tenente di vascello Biancheri, aveva cominciato a indossare i salvagente e aveva ammainato il motoscafo e una lancia, gli unici natanti rimasti a bordo dell'*Intrepido* dopo che aveva concorso a salvare i naufraghi del piroscalo *Re Umberto*. Il comandante in seconda inviò le due imbarcazioni a recuperare gli uomini che erano stati scaraventati in mare dall'esplosione mentre il caccia, cessato l'abbrivio, aveva cominciato a scarrocciare trasportato dalla corrente e dal vento in direzione del vicino Capo Linguetta.

La prima unità che raggiunse l'*Intrepido*, una decina di minuti dopo che quest'ultimo aveva urtato l'ordigno, fu il *drifter* britannico *Manzanita* che tentò di prendere a rimorchio il caccia. Tuttavia quest'ultimo nel frattempo, con le macchine ferme, si era incagliato con ciò che rimaneva della parte prodiera negli scogli che si trovano a levante di Capo Linguetta, dove fu assicurato con cime, mentre il resto dello scafo continuò a galleggiare.



Figura 17: La zona di centronave dell'*Intrepido* con il tubo lanciasiluri di dritta con all'interno l'arma e il fumaiolo prodiero mentre erano in corso le operazioni per rimuovere dal cacciatorpediniere irrimediabilmente danneggiato i materiali e le attrezzature che potevano essere reimpiegati (Collezione Luigi Accorsi tramite Associazione Venus)

Sul *drifter* e sulle torpediniere *Alcione* e *Scorpione*, accorse poco dopo, furono imbarcati i feriti e parte dei superstiti che vennero portati a Valona. Anche il capitano di corvetta Bucci si avvicinò con l'*Insidioso* all'*Intrepido* per sincerarsi dei danni patiti e, se in un primo momento sembrava che esso fosse riparabile applicando alla parte dello scafo che ancora galleggiava una nuova sezione prodiera, ad una più attenta ispezione fu appurato che i trincarini a centronave erano spezzati. Ciò significava che l'unità non sarebbe più rientrata in servizio e che pertanto l'unica cosa che rimaneva da fare era di asportare tutto il materiale che poteva essere facilmente smontato, tanto più che con il passare del tempo, sia pur lentamente, dalle lamiere sconnesse dall'esplosione della mina l'acqua continuava a filtrare all'interno dello scafo.

Bucci pertanto dispose che Biancheri rimanesse a bordo dell'*Intrepido* con dodici uomini così da poter utilizzare i due cannoni da 76 millimetri in coperta a dritta, dalla parte quindi rivolta verso il mare e l'Isola di Saseno, per difendere l'unità se un sommergibile avversario avesse tentato di attaccarla e fece sistemare alcuni fucili modello 91 con le relative munizioni sulla terraferma vicino al punto dove era attraccato il caccia.

La mattina successiva Bucci ritornò nei pressi dell'*Intrepido* con alcune bettoline e il rimorchiatore *Gianicolo* e, impiegando il picco di carico di quest'ultimo, cominciò la rimozione di ciò che poteva essere asportato. Tale decisione venne confermata anche dal contrammiraglio Enrico Millo, comandante della Prima Divisione dell'Armata, che il viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia aveva inviato la mattina del 5 dicembre a Valona con il caccia *Audace* per rendersi conto di come proseguiva il trasferimento dei reparti del Regio Esercito in Albania e per accertarsi delle reali condizioni dell'*Intrepido*.

Millo, appena superato lo sbarramento minato difensivo italiano fra Capo Linguetta e l'Isola di Saseno, dette ordine all'*Audace* di proseguire verso Valona e fece ammainare il motoscafo del caccia sul quale trasbordò per recarsi sull'*Intrepido*. Anch'egli,

nell'ispezionare l'unità danneggiata, confermò le disposizioni impartite relative alla rimozione di ciò che poteva essere riutilizzato e ordinò che fosse eseguito un accurato dragaggio delle acque di accesso alla Baia di Valona, nel corso del quale il 6 dicembre vennero individuate un paio di mine e tre il giorno successivo, che furono fatte esplodere.⁵⁴

L'attività per smontare il materiale riadoperabile dall'*Intrepido* proseguì nei giorni successivi e fu così possibile rimuovere, fra gli altri oggetti, per quello che riguarda il suo armamento i quattro cannoni da 76 millimetri con gli affusti e cinque loro alzi, un alzo del pezzo da 120 millimetri, ventuno casse di proiettili da 76 millimetri, quattro siluri, tre loro teste cariche, un tubo di lancio, dieci bombe antisommergibili, tutti i fucili modello 91 e le pistole semiautomatiche modello 96 Mauser. A tale materiale si aggiunsero sei telegrafi meccanici, i manometri dei locali delle motrici e delle caldaie, i volantini delle valvole di manovra, delle saracinesche dei condensatori, una pompa a vapore Munford per l'olio in circolazione e il relativo gruppo delle valvole di mandata, una pompa per il distillatore, due pompe a mano per acqua tipo Excelsior, quattordici manichette per la nafta, centotrenta tubi da condensatore, una serpentina da evaporatore, dieci polverizzatori Thornycroft, quindici turafalle di diverse dimensioni, trombe a vento e la bussola completa di piedistallo. Ovviamente fu recuperato anche tutto quello che poteva essere asportato senza dover essere smontato, come le sedie, i mobili, l'argenteria della mensa ufficiali, le casseruole di rame della cucina, le gavette, le tende e parte della biancheria.⁵⁵

Queste operazioni furono rese difficili dal fatto che le onde facevano battere continuamente l'*Intrepido* contro gli scogli dove era attraccato e tali urti sconnettevano sempre di più le lamiere con il risultato che l'interno dello scafo si riempì progressivamente di

54 Ivi: lettera del contrammiraglio Enrico Millo al viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia redatta a bordo il 10 dicembre 1915, con n. di protocollo 9 RP e avente oggetto "Rapporto di missione".

55 Ivi: "Materiale recuperato dal R.C.T. Intrepido".

acqua e il caccia aumentò il suo sbandamento sul lato di dritta. L'8 dicembre era ormai impossibile rimanere sull'*Intrepido* e il tenente di vascello Biancheri, dopo aver fatto ammainare la bandiera, lasciò il caccia insieme al capitano del Genio Navale Dominici e ai membri dell'equipaggio che avevano recuperato il materiale prima elencato imbarcandosi sul piroscafo *Iolanda*.⁵⁶ Il caccia poco dopo si capovoltò e affondò a chiglia in alto; nel corso del tempo il relitto è scivolato all'indietro e attualmente si trova a una profondità di circa 30 metri. Nei pressi dell'*Intrepido* si trovano parecchie lamiere, pezzi di tubature, una caldaia ma lo scafo, a parte la zona asportata dalla mina, è ancora abbastanza integro e sono al loro posto le due eliche a tre pale inserite negli assi con questi ultimi fissati ai loro sostegni; il timone, dalle tipiche forme arrotondate, è inserito con la parte alta nel suo alloggiamento ma si è rovesciato all'indietro.⁵⁷

56 Il viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia, per quanto avevano fatto al momento dell'urto dell'*Intrepido* contro la mina e nei giorni successivi per recuperare il materiale asportabile, propose che a Biancheri e a Dominici, insieme al capo timoniere Mario Lelli, fosse concesso un elogio e che il marinaio Salvatore Gargiulo e il timoniere Mario Bobbiese venissero promossi di grado. Tale richiesta fu accolta dal ministro della Marina, il viceammiraglio Camillo Corsi, vedi ivi: lettera del viceammiraglio Camillo Corsi al Comando in Capo dell'Armata redatta a Roma l'8 gennaio 1916, con n. di protocollo 358 e avente oggetto "Spedizione d'oltremare. Perdita dell'Intrepido".

57 Ciò che rimane dell'*Intrepido* fu identificato con certezza nella primavera del 2007 da una spedizione condotta dal noto sub Cesare Balzi, che si avvale della collaborazione da un punto di vista storico dell'ammiraglio ispettore capo della Armi Navali Giuseppe Celeste e del dottor Fabio Ruberti. Per maggiori notizie sul relitto vedi CESARE BALZI, *Laggiù in fondo alla baia*, in "Scuba Zone", III (2014), 14, pp. 86-97; FABIO RUBERTI, *Intrepido fino in fondo*, in "Sub", XXIII (2008), 273, pp. 74-85.

Piroscafo Principe Umberto

Il *Principe Umberto* era un piroscafo passeggeri realizzato dai Cantieri Navali Riuniti di Palermo per conto della compagnia Navigazione Generale Italiana insieme ad altri due gemelli, il *Regina Elena* e il *Re Vittorio*, tanto che queste tre navi erano conosciute come classe "Regale".

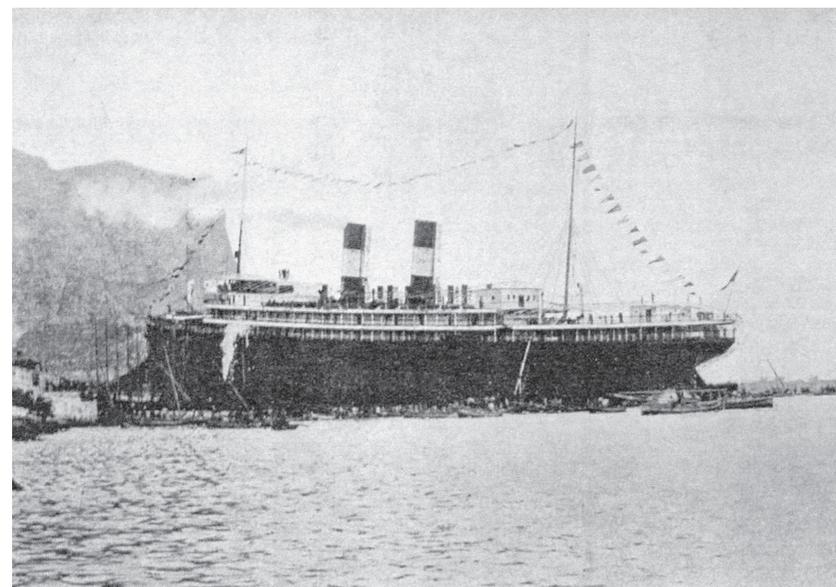


Figura 18: Il piroscafo *Principe Umberto* al momento del varo a Palermo il 31 marzo 1908 (Associazione Italiana di Documentazione Marittima e Navale)

Esse erano state progettate per trasportare circa milletrecentotrenta passeggeri sulle rotte fra l'Italia e l'America Latina con uno standard di confort pari a quello dei transatlantici britannici e tedeschi.⁵⁸

58 TOMASO GROPALLO, *Navi a vapore e armamenti italiani. Dal 1818 ai giorni nostri*,

Il *Principe Umberto*, dopo l'ingresso dell'Italia nella Prima Guerra Mondiale il 24 maggio 1915, era stato requisito e impiegato come trasporto truppe.

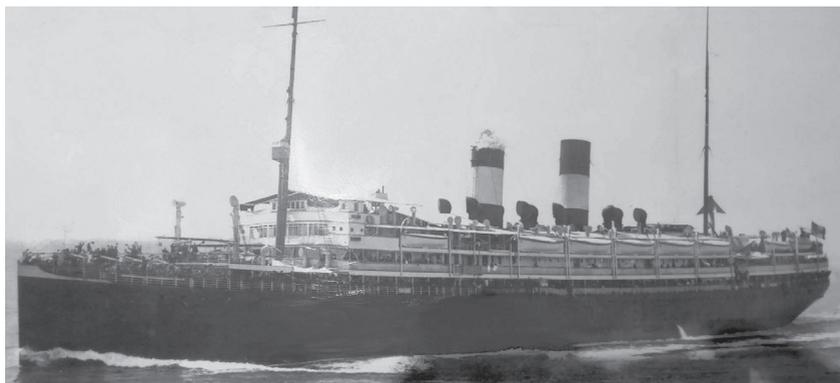


Figura 19: Il *Principe Umberto* in navigazione nei primi anni della sua entrata in servizio quando era utilizzato sulle rotte fra l'Italia e l'America meridionale (Museo Storico della Terza Armata)

Il 15 maggio 1916 l'Esercito austro-ungarico scatenò un'offensiva nel settore di Asiago, che fu chiamata "Strafexpedition" e, per contenerla, fu necessario far affluire reparti italiani schierati su altri fronti. Venne pertanto deciso di richiamare dall'Albania, in modo scaglionato, dapprima la XLIV e poi la XLIII Divisione per creare un corpo d'armata di riserva da schierare nella pianura vicentina.⁵⁹

Uno dei reparti di quest'ultima Divisione era la Brigata "Marche", che si componeva del 55° e del 56° Reggimento Fanteria. Della "Marche" i primi a partire per rimpatriare furono il Comando della brigata e il 56° Reggimento, mentre al 55° l'ordine di rientrare in Italia venne comunicato il 1° giugno. I suoi reparti cominciarono così a lasciare il settore della conca di Zëmblak che avevano

cit., p. 275; *Registro Nazionale Italiano per la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti*, Genova, Pellas, 1916, p. 222.

⁵⁹ EMILIO FALDELLA, *La grande guerra*, vol. I, Milano, Longanesi, 1978, pp. 206-215.

presidiato dal febbraio del 1916 e confluirono a Valona dove erano ormeggiati, per trasportarli in Patria, i piroscafi *Principe Umberto* e il più piccolo *Ravenna*.

Il primo era attraccato al Molo 1 e il suo equipaggio era composto da centottantasette civili e ventinove membri della Regia Marina; il comandante era il capitano genovese Giuseppe Sartorio e il responsabile militare il tenente di vascello Giovanni Nardulli; su di esso si imbarcarono nel pomeriggio dell'8 giugno il Comando del Reggimento con il colonnello Ernesto Piano, il I e il II Battaglione al completo e un paio di compagnie del III (1°11^a e la 12^a) per un totale di sessantacinque ufficiali e duemilacinquecentoquaranta sottufficiali, graduati e soldati; nelle stesse ore sul *Ravenna*, ormeggiato al Molo 2, salirono il Comando del III Battaglione, le sue due rimanenti compagnie (9^a e 10^a) e le salmerie.

Mentre stava per essere completato l'imbarco di queste truppe apparvero due velivoli austro-ungarici che sicuramente notarono il movimento sui moli di Valona e, senza sganciare alcuna bomba, ritornarono alla loro base forse per riferire che stava per salpare una formazione navale avversaria.



Figura 20: Un grande modello del *Principe Umberto* conservato a Padova (Museo Storico della Terza Armata)

Per proteggere le due navi e un altro paio di piccoli mercantili fu organizzato dal viceammiraglio Enrico Millo, che reggeva il Comando Superiore Navale di Valona con sede sulla nave da battaglia *Vittorio Emanuele*, un convoglio scortato ed egli, per accertarsi che non vi fossero pericoli nelle immediate adiacenze del porto albanese, eseguì fra le 18.00 e le 20.30 un'esplorazione a bordo della torpediniera *Alcione* senza rilevare alcunché di sospetto.

La vigilanza esterna alla base era assicurata in quelle ore da due torpediniere che incrociavano al largo vicino alla rotta di sicurezza, da quattro dragamine e dal rimorchiatore d'alto mare *Marittimo*; inoltre nelle acque che sarebbero state attraversate dal *Principe Umberto* e dal *Ravenna* per lasciare la Baia di Valona transitò alle

19.00 l'esploratore *Libia* seguito dal cacciatorpediniere *Insidioso* che dovevano proteggere otto *drifters* britannici impegnati da circa un anno, insieme a decine di unità similari, per vigilare il Canale d'Otranto e tentare di rendere arduo il suo attraversamento ai sommergibili avversari.



Figura 21: Cartolina spedita durante la Grande Guerra del 55° Reggimento Fanteria che, insieme al 56°, costituiva la Brigata "Marche" (Collezione Massimo Beccati)



Figura 22: Bollo chiudilettera del 55° Reggimento Fanteria con riportati i colori delle sue mostrine, ovvero azzurre con un filetto bianco centrale (Collezione Massimo Beccati)

Il viceammiraglio Millo, consapevole dell'importanza di far giungere indenni il *Principe Umberto* e il *Ravenna* a Taranto, aveva dato disposizione che i due piroscafi navigassero separatamente con una propria scorta in modo che il primo di essi, che poteva sviluppare una velocità maggiore rispetto al secondo, potesse avvalersi di questa caratteristica per aumentare le possibilità di sfuggire ad un eventuale agguato di battelli subacquei.⁶⁰

Pertanto al *Principe Umberto* furono assegnati i caccia *Pontiere* ed *Espero*, sull'ultimo dei quali era imbarcato il capitano di fregata Piero Fossati che era il responsabile del convoglio, e le due unità, una volta che ebbero superato il campo minato protettivo, si disposero davanti al piroscifo il primo a sinistra e il secondo a dritta e poi con successive accostate perlustrarono le acque che

⁶⁰ AUSMM, *Raccolta di base*, busta 1967: lettera del viceammiraglio Enrico Millo al Comando in Capo dell'Armata redatta a bordo il 9 giugno 1916, con n. di protocollo 201 RR e avente oggetto "Affondamento del piroscifo 'Principe Umberto' (sera dell'8 giugno 1916)".

sarebbero state solcate dal *Principe Umberto*.

Il compito di proteggere il lento *Ravenna*, che seguì la stessa rotta, fu affidato al caccia *Impavido* e dopo queste unità salparono da Valona altri due mercantili, l'*Espero* (omonimo del cacciatorpediniere) e lo *Jonio*, il primo diretto a Taranto e il secondo a Gallipoli.⁶¹

Il *Principe Umberto*, l'*Espero* e il *Pontiere*, dopo aver doppiato Capo Linguetta, senza saperlo si avvicinarono al tratto di mare a una quindicina di miglia a sud-ovest di questo promontorio dove era in agguato il sommergibile austro-ungarico *U 5* del tenente di vascello Friedrich Schlosser partito dalla base navale di Cattaro. Schlosser avvistò la formazione navale avversaria alle 20.40 e decise di attaccarla; quindi serrò le distanze e alle 20.54 lanciò un paio di siluri contro il *Principe Umberto*.

Una delle due armi colpì il piroscifo a sinistra nella parte poppiera in corrispondenza della cambusa e delle celle frigorifere e, oltre ad aprire una larga falla dalla quale nello scafo cominciarono a penetrare rapidamente decine di tonnellate di acqua, sconnesse la paratia che separava questi locali da quelli delle motrici.

Il punto di impatto del siluro ebbe importanti conseguenze per la dinamica degli avvenimenti successivi perché il *Principe Umberto* quando fu colpito stava navigando a 16 nodi, la massima velocità che poteva sviluppare, e l'ufficiale di guardia, il capitano palermitano Giuseppe Bordonaro, resosi subito conto di quanto era accaduto, dette l'ordine di arrestare le motrici e poi di metterle "indietro tutta" in modo da fermare la nave e consentire di calare in mare le scialuppe.

⁶¹ Ivi: copia della lettera del viceammiraglio Enrico Millo ai cacciatorpediniere *Impavido*, *Espero* e *Pontiere* redatta a bordo il 9 giugno 1916, con n. di protocollo 190 RR e avente oggetto "Istruzioni". Nel medesimo documento era riportato che le navi sarebbero passate a non meno di 5 miglia da Capo Santa Maria di Leuca e, una volta giunte nel Golfo di Taranto, avrebbero dovuto navigare in fondali non inferiori ai 130 metri per evitare di urtare qualche mina avversaria.



Figura 23: Quadro dell'affondamento del *Principe Umberto* avvenuto la sera dell'8 giugno 1916 voluto da uno dei superstiti del 55° Reggimento Fanteria, il soldato Giulio Muraro di Mogliano Veneto in provincia di Treviso, che erroneamente mostra il piroscafo che si spezza in due tronconi (Museo Storico della Terza Armata)

Tuttavia la sala macchine fu rapidamente invasa dall'acqua e il personale che vi si trovava poté soltanto fermare le motrici e non invertire il loro moto, con il risultato che il *Principe Umberto* continuò per abbrivio la sua corsa per centinaia di metri e facendo sì che le lance che venivano ammainate in maniera disordinata una volta che toccavano la superficie del mare si rovesciassero. Inoltre il piroscafo, per effetto dell'acqua che entrava dalla falla, cominciò a sbandare leggermente sulla sinistra, rendendo ancora più difficoltoso il rilascio delle scialuppe e poi iniziò ad appoggiarsi fino ad affondare in posizione quasi verticale. Pure quest'ultimo modo di colare a picco rese problematico l'abbandono della nave tanto più che tutto il materiale che si trovava sui ponti e che non

era fissato cominciò a rotolare travolgendo gli uomini. Quei momenti così tremendi sono validamente descritti nella lettera che il venticinquenne capitano Luigi Covra del 55°, originario di Treviso, scrisse ai familiari: “[...] mentre tutti i signori ufficiali se ne stavano a pigliare il fresco sopra coperta e facevano mille castelli in aria pensando all'avvenire, una forte detonazione accompagnata dall'immediato sbandamento della nave viene a trancare il forte 55°. Era un siluro austriaco lanciato da un sottomarino che ci colpiva! A stento si vedeva la terra albanese, l'Isola di Saseno; ci si trovava in pieno mare a circa 10 miglia dal porto di Vallona [sic]. La morte era sicura! Non vi so descrivere che successe all'atto del siluramento: erano oltre 2000 persone che urlavano, che invocavano aiuto, che piangevano, che impazzivano, che si sparavano, che si abbracciavano per morire coi santi nomi della patria sulle labbra che strazio, che dolore immenso! In mezzo a tutta questa scena orrenda, il mio spirito però rimase imperplesso [sic] e passato l'attimo dell'indecisione sul da farsi, mi precipitai in una lancia vicina. Era questa ormai già piena di soldati deliranti. Non appena montato, uno, disperato, taglia un capo solo delle funi di sostegno; la lancia si rovescia e tutti facciamo un volo di circa 12 metri in mare. In tale frangente molti soldati andarono a sbattere contro il fianco della nave ancora in moto, altri contro altre scialuppe ridotte a pezzi, altri ancora che non sapevano nuotare trovarono la morte immediata nell'acqua. Non so come e perché io in tale volo non riportassi che una contusione al polso destro, un'altra al braccio sinistro e una terza forse più pericolosa al costato destro. Ad ogni modo la forza della disperazione mi sostenne e nonostante fossi completamente vestito e non indossassi il salvagente, mi mantenni a galla ben tre quarti d'ora. In cinque minuti il povero Principe Umberto calava [sic] a picco e il mare ingoiava migliaia di persone; sullo specchio d'acqua debolmente illuminato dalla luna non si vedeva che ombre nere che lottavano con la morte, il silenzio del mare tranquillo era rotto dalle voci che imploravano aiuto [...]. Io non

sapevo gridare, nuotavo per portarmi al largo perché qualcuno non mi si aggrappasse e cercavo un rottame di legno qualsiasi per poter resistere più a lungo in mare. La fortuna mi assecondò: m'incontrai col capitano [Ernesto] Marcias e con un soldato della mia compagnia che erano appoggiati ad una tavola; mi unì a loro e così riposando ora sul braccio sinistro, ora sul destro potei assicurare la mia salvezza [...]".⁶²



Figura 24: Cofanetto in legno intagliato fatto realizzare da un altro militare del 55° Reggimento Fanteria, Lauro Braido di Vittorio Veneto in provincia di Treviso, per contenere alcuni cimeli relativi alla perdita del *Principe Umberto*; sul coperchio è riprodotto il piroscafo in fase di affondamento (Museo Storico della Terza Armata)



Figura 25: Lo stesso cofanetto aperto: al suo interno vi è un'immaginetta sacra che probabilmente Braido aveva con sé al momento dell'affondamento del *Principe Umberto* e un pezzo di cartoncino verde e bianco, forse ciò che rimane di una piccola bandiera tricolore (Museo Storico della Terza Armata)

L'*Espero* nel frattempo, ritenendo di aver individuato la posizione dell'*U 5*, gli lanciò un siluro che non colpì alcunché e l'arma, a fine corsa, rimase a galla e fu recuperata. Il caccia, insieme al *Pontiere*, si impegnò per recuperare i naufraghi del *Principe Umberto*, molti dei quali erano feriti o contusi e a tale opera si unirono anche l'*Impavido*, le lance dell'esploratore *Libia*, il piroscafo *Jonio* e in seguito giunsero sul luogo dell'affondamento anche alcuni caccia, torpediniere e navi minori della base di Valona.⁶³

⁶³ Fra queste unità vi era il cacciatorpediniere *Irrequieto* del capitano di corvetta Romeo Bernotti e dalla sua relazione si può comprendere l'attività che esse svolsero quella sera: "[...] Mi trovavo ieri sera alla fonda, dovendo partire stamane per la crociera di protezione dei drifters, quando mi fu trasmesso l'ordine di V.E. [viceammiraglio Enrico Millo] di uscire immediatamente per recarmi a 14 mg. a S.W. di Capo Linguetta. Salpai subito e appena in franchia delle ostruzioni misi alla massima velocità. Giunto al posto indicato alle 22h45m misi in mare tutte le imbarcazioni e a piccolo moto percorsi le acque circostanti che apparivano coperte di numerosi rottami.

⁶² Lettera riportata in ENZO RAFFAELLI, *La tragedia censurata. Albania, 8 giugno 1916, il siluramento del Principe Umberto*, Udine, Gaspari, 2016, pp. 47-48. Il capitano Covra, che venne recuperato dall'*Espero*, concluse la missiva scrivendo "Dei 220 uomini della compagnia sono rimasto con 82, ho perduto tutti gli ufficiali. Scrivetemi presto e siate contenti che sia rinato l'8 giugno 1916". Per le contusioni riportate dovette fare una lunga convalescenza e, pienamente ristabilitosi, fu assegnato all'85° Reggimento Fanteria e il 24 maggio 1917, durante l'Undicesima Battaglia dell'Isonzo, cadde in combattimento vicino a Lukatic guadagnandosi una Medaglia d'Argento al Valore Militare.

Nonostante il loro impegno fu possibile salvare complessivamente soltanto ottocentonovantacinque uomini, mentre i deceduti ammontarono a millenovecentoventisei.⁶⁴

I membri del III Battaglione del 55° Reggimento che ebbero la fortuna di imbarcarsi sul *Ravenna*, e quindi di raggiungere incolumi Taranto la mattina del 10 giugno, si ricongiunsero con i superstiti dei primi due battaglioni che arrivarono nella base pugliese il 12 con il piroscafo *Re Vittorio*, gemello del *Principe Umberto*. Il 14 furono trasferiti nella vicina Buffoluto, mentre i Depositi di Belluno e di Treviso, con i loro due battaglioni di marcia, stavano concorrendo a ripianare le perdite del 55°, che fu posto temporaneamente agli ordini del maggiore Pompeo Villa, sostituito poco dopo dal colonnello Vittorio Sforza.

Nei giorni successivi il 55° Reggimento fu ricostituito con il Comando e il I Battaglione a Treviso, il II Battaglione a Belluno e il III ancora a Buffoluto, ma l'8 luglio, esattamente dopo un mese

Dopo molte ricerche, non rinvenni però altro che un naufrago al quale si praticò la respirazione artificiale per oltre 2 ore, con esito dapprima favorevole, ma che poi riuscì negativo.

Numerose erano le imbarcazioni capovolte. Vidi il piroscafo Ionio [sic] dal quale mi fu riferito che con 12 naufraghi dirigeva per Gallipoli ed informai di ciò V.E. avendo intercettato un telegramma relativo al segnale di soccorso fatto da tale nave. Al tramonto della luna non sembrandomi che si potessero trovare altri naufraghi domandai ordine a V.E. che mi ordinò di rientrare.

Giunsi a Valona alle 3,40 e dopo aver sbarcato il cadavere rinvenuto sul *Re Vittorio*, l'E.V. mi ordinò di uscire per recarmi incontro alla Libia. Uscii nuovamente e nel transitare sul luogo del disastro mi fermai recuperando tre cadaveri, fra i quali quello di un capitano. Sono quindi rientrato a Valona scortando la Libia.

In ottemperanza agli ordini dell'E.V. gli averi trovati indosso ai naufraghi saranno inviati d'ufficio alla Base Navale di Valona", vedi AUSMM, *Raccolta di base*, busta 1967: copia del rapporto del capitano di corvetta Romeo Bernotti al Comando Superiore Navale di Valona redatto a Valona il 9 giugno 1916, con n. di protocollo 906 e avente oggetto "Rapporto relativo al salvamento dei naufraghi del Principe Umberto".

64 Le salme recuperate dalle navi che avevano soccorso i naufraghi del *Principe Umberto*, e quelle portate a riva dalla corrente nei giorni successivi, furono ordinatamente inumate in un camposanto realizzato lungo la strada che da Valona si inerpica fino a Canina, che fu chiamato Cimitero del 55°. Esse in seguito sarebbero state traslate a Bari nel Sacrario Militare dei Caduti d'Oltremare, vedi ENZO RAFFAELLI, *La tragedia censurata. Albania, 8 giugno 1916, il siluramento del Principe Umberto*, cit., p. 54.

dall'affondamento del *Principe Umberto*, la sua riorganizzazione era stata completata e i tre battaglioni poterono riunirsi a Terzo di Aquileia in Friuli e già il 30 luglio dettero il cambio al 156° Reggimento di Fanteria nella trincea di Mendria e in quella che da Quota K arrivava fino alla Rocca di Monfalcone.⁶⁵

Il 55° Reggimento pertanto riuscì a riprendersi dalla terribile prova dell'affondamento del *Principe Umberto*, ma l'altissimo numero di morti fece sì che l'inabissamento del piroscafo fosse da annoverarsi fra i maggiori disastri navali di tutti i tempi e, per fare un confronto, basti ricordare che nella perdita del noto transatlantico britannico *Titanic* della White Star Line, avvenuta per aver urtato un iceberg il 15 aprile 1912, i deceduti furono millecinquecentodiciassette.⁶⁶

65 ENZO RAFFAELLI, *Quei fanti biancoazzurri... Dalle Tre cime di Lavaredo agli abissi dell'Adriatico. Con il 55° Reggimento sui campi di battaglia della Grande Guerra*, Treviso, Istit, 2008, pp. 196-197.

66 DON LYNCH-KEN MARSCHALL, *Titanic*, trad. it. a cura di Gisella Bianchi, Milano, Maioli, 1995, p. 193.

Nave da battaglia di prima classe Regina Margherita

Questa unità con una gemella furono ideate dall'ispettore generale del Genio Navale Benedetto Brin nel periodo in cui ebbe per l'ultima volta l'incarico di ministro della Marina, il quale prese in considerazione l'evoluzione tecnica delle navi da battaglia delle maggiori flotte alla fine del XIX secolo coniugandola con le necessità strategiche dell'Italia.⁶⁷

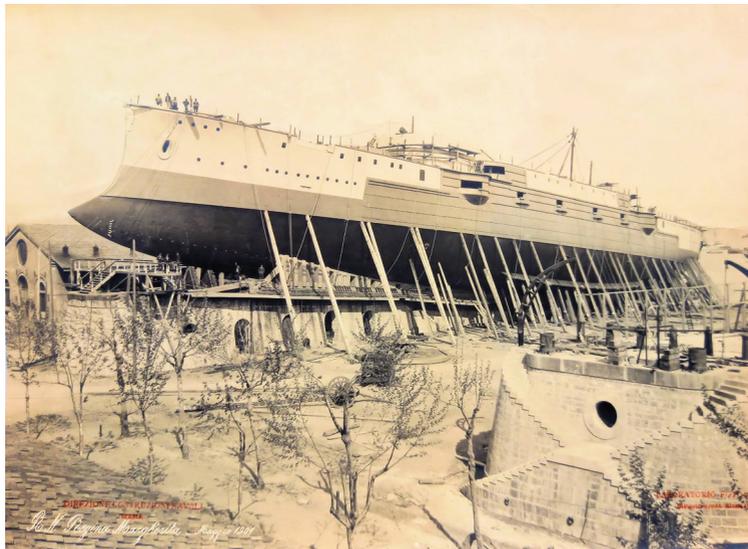


Figura 26: La nave da battaglia Regina Margherita sullo Scalo numero 1 del Regio Arsenal Militare Marittimo di Spezia nel maggio del 1901. Nella foto si può notare a prora lo sperone assai pronunciato e lungo la fiancata i cuscinetti di legno sopra i quali sarebbero state applicate le corazze in acciaio (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

⁶⁷ Per notizie biografiche su questo ufficiale che resse nell'ultimo quarto del XIX secolo per ben cinque volte il Dicastero della Marina e per una volta quello degli Affari Esteri vedi MARIANO GABRIELE, *Benedetto Brin*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998; per una sintesi di quanto da lui fatto per potenziare la Regia Marina in quel periodo vedi AUSMM, *Biografie ufficiali*, busta B 3, fascicolo 22: "Brin Benedetto".

Brin tuttavia morì il 24 maggio 1898 prima che il progetto fosse completato, incarico che fu portato a termine dall'ispettore (grado successivamente equiparato a quello di maggiore generale) del Genio Navale Ruggero Alfredo Micheli.⁶⁸ Le due navi che vennero realizzate in base a tali piani costruttivi furono la *Regina Margherita*, che dette il nome alla classe, e la *Benedetto Brin*, intitolata al fecondo progettista, costruite rispettivamente presso il Regio Arsenal Militare Marittimo di Spezia e nel Regio Cantiere di Castellammare di Stabia.⁶⁹

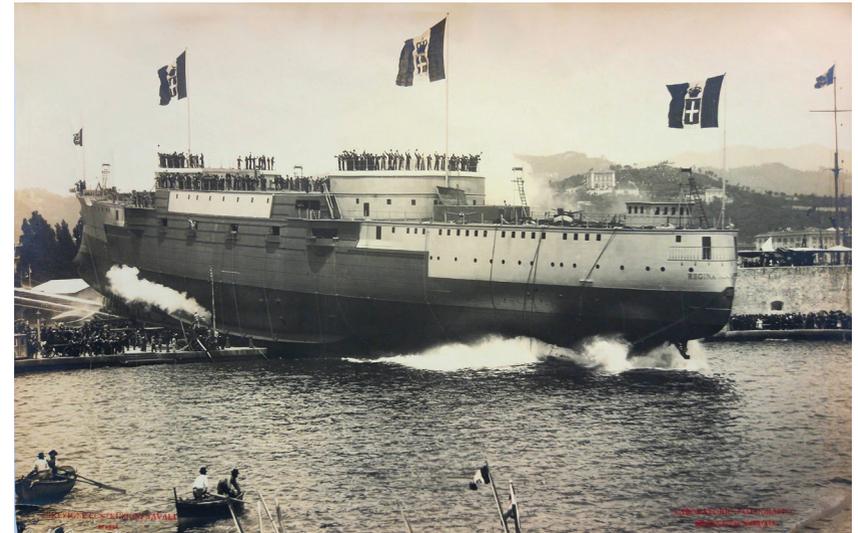


Figura 27: Il varo della Regina Margherita alla Spezia il 30 maggio 1901 (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

⁶⁸ Micheli dal 1894 era membro del Comitato dei Disegni delle Navi e aveva rivestito anche la carica di direttore delle costruzioni navali del Regio Arsenal Militare Marittimo di Spezia, vedi ivi, busta M 3, fascicolo 6: "Micheli Ruggero Alfredo".

⁶⁹ Riguardo le vicende dell'arsenale spezzino vedi MARCO STAMEGNA, *La fabbrica delle navi grigie*. *Storia e archeologia industriale dell'Arsenale Militare Marittimo della Spezia*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XXIII (2009), 3, pp. 189-238 (I parte); 4, pp. 167-216 (II parte); per una trattazione approfondita della cinquantina di navi che vi sono state realizzate nell'arco di un secolo vedi MARCO GEMIGNANI, *Le unità navali costruite nell'Arsenale Militare Marittimo della Spezia*, in *La Marina alla Spezia nel 150° anniversario dell'Arsenale Militare Marittimo. Atti delle Giornate di studio. La Spezia, 10-11 ottobre 2019*, a cura di MARCO GEMIGNANI-ROBERTO LIBERI, Pisa, ETS, 2020, pp. 89-121.

In esse, come per buona parte delle navi da battaglia della Regia Marina di quell'epoca, erano state privilegiate la potenza di fuoco e la velocità a scapito della protezione, in modo che in caso di necessità potessero spostarsi rapidamente lungo le coste della penisola italiana per difenderla da eventuali minacce.

Lo scafo aveva forme affinate rispetto al dislocamento piuttosto elevato e la prora, caratterizzata da uno sperone assai pronunciato, aveva un cavallino maggiore delle precedenti navi da battaglia italiane che, unito all'alto bordo libero, migliorava la tenuta del mare.



Figura 28: Cartolina edita dalla Lega Navale Italiana riguardante la nave da battaglia *Regina Margherita* spedita il giorno del varo dell'unità (Collezione Roberto Liberi)

Sulle due unità, per la prima volta, vennero installati un paio di ponti di comando, uno a prora e l'altro a poppa, con al di sotto di entrambi una cupola corazzata dotata di feritoie; le navi ebbero tre fumaioli di forma ellittica, dei quali i due prodieri appaiati, sistemazione che insieme a un paio di alti alberi con le coffe rendeva la *Benedetto Brin* e la *Regina Margherita* facilmente identificabili.⁷⁰

A quest'ultima alla Spezia l'11 maggio 1904, pochi giorni dopo la sua entrata in servizio, venne consegnata la bandiera di combattimento offerta dalla stessa regina madre Margherita di Savoia che fu presente alla solenne cerimonia. Il 1° aprile 1905, dopo alcune navigazioni di prova e di collaudo, fu assegnata alla Forza Navale del Mediterraneo e cinque giorni dopo alzò l'insegna del comandante in capo della formazione, ruolo che svolse ininterrottamente fino al 15 dicembre 1910, salvo il periodo dal 4 gennaio al 2 aprile 1909 e dal 30 agosto al 4 ottobre 1910 quando tale funzione fu assegnata alla gemella *Benedetto Brin*.

70 GIORGIO GIORGERINI-AUGUSTO NANI, *Le navi di linea italiane 1861-1969*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969, pp. 225-230; ALDO F. ORDOVINI-FULVIO PETRONIO-DAVID M. SULLIVAN, *Capital Ships of the Royal Italian Navy, 1860-1918*, in "Warship International", LIII (2016), 4, pp. 313-315 (III parte).



Figura 29: Il recto e il verso, il primo della versione con il bordo liscio e il secondo con quello angolato, della medaglia della nave da battaglia *Regina Margherita*, riprodotte il profilo della sovrana, l'anno di entrata in servizio della nave e il nodo Savoia (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

In quegli anni la *Regina Margherita* venne intensamente impiegata in esercitazioni, servizi d'ordine pubblico, crociere (come quelle che svolse in Levante dal maggio al luglio del 1907 e nell'Egeo dal maggio al luglio del 1908), grandi manovre navali (nell'agosto del 1908 e nell'agosto del 1910) e nel gennaio del 1909 partecipò al soccorso delle popolazioni colpite dal terremoto che aveva interessato la Calabria e la Sicilia il 28 del mese precedente.⁷¹

Dalla metà del 1911 fino all'inizio del 1912 l'unità, a causa dello

⁷¹ Infatti oltre ai reparti del Regio Esercito anche la Regia Marina dette il suo contributo in questa opera umanitaria, alla quale presero parte pure navi da guerra della Danimarca, della Francia, della Germania, della Gran Bretagna, del Portogallo, della Russia, della Spagna e degli Stati Uniti d'America, vedi STÉPHAN JULES BUCHET-FRANCO POGGI, *L'opera di soccorso a Messina da parte delle Marine militari dopo il terremoto del 28 dicembre 1908*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XXII (2008), 4, pp. 199-223; in particolare per l'attività svolta dagli equipaggi delle unità zariste vedi VLADIMIR GHEORGHIEVIC REDANSKIJ, *L'operato del Gruppo navale speciale della Flotta del Baltico durante il terremoto di Messina*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", VII (1993), 4, pp. 59-73.

scoppio di alcuni tubi delle caldaie, rimase nel Regio Arsenale Militare Marittimo di Taranto per effettuare le necessarie riparazioni senza poter partecipare alla prima fase della Guerra di Libia, iniziata il 29 settembre 1911.

Completati i lavori la *Regina Margherita* tornò pienamente operativa e il 28 febbraio 1912 fu assegnata alle Forze Navali Riunite; un paio di settimane dopo alzò l'insegna del viceammiraglio Leone Viale che comandava la Seconda Squadra e la Prima Divisione. Il 10 aprile Viale fu sostituito dal parigrado Marcello Amero d'Aste Stella e, in previsione dello sviluppo delle operazioni nel Mediterraneo orientale, la nave da battaglia con le altre unità della Prima Divisione cominciò ad agire in quelle acque, concorrendo al cannoneggiamento di obiettivi ottomani, allo sbarco a Rodi e alla conquista di altre isole vicine, che andarono a costituire il Dodecaneso.⁷²



Figura 30: L'elegante cofano che conteneva la bandiera di combattimento della *Regina Margherita*. Nella parte alta vi è la scritta "MARGHERITA REGINA ALLA NAVE MESSA IN MARE A SPEZIA COL NOME DI LEI QUESTO VESSILLO D'ITALIA DONA" (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

⁷² STÉPHAN JULES BUCHET-FRANCO POGGI, *Il contributo della Regia Marina nella guerra del 1911-1912 contro l'Impero Ottomano*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2012, pp. 124, 139, 142-144, 179-182, 185, 188; MARIANO GABRIELE, *La Marina nella Guerra italo-turca. Il potere marittimo strumento militare e politico (1911-1912)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998, pp. 135, 157-158, 164-167.

Terminato il conflitto con il Trattato di Losanna del 18 ottobre 1912, la *Regina Margherita* fu sottoposta ad un ciclo di lavori per far fronte al lungo periodo di attività bellica e nell'estate del 1913 venne nuovamente inviata in Egeo per sorvegliare le isole recentemente conquistate⁷³.

Il 16 luglio l'unità, mentre si trovava nelle acque dell'Isola di Scarpanto, ebbe ordine di ancorarsi nella Baia di Pegadia dove sembrava che il fondale fosse di 30 metri. In realtà esso era di un'ottantina di metri e così, mentre l'ancora stava scendendo rapidamente, non raggiungendo il fondo fece entrare improvvisamente in tensione la catena e per il contraccolpo si sganciò il maniglione di tenuta. L'ancora e la catena precipitarono sul fondale e l'incidente causò, fra il personale che era al posto di manovra in coperta, la morte del capitano di fregata Vincenzo Proli, comandante in seconda della nave da battaglia, e il ferimento di una decina di marinai.



Figura 31: La *Regina Margherita* ancora priva dell'armamento principale durante una navigazione di prova il 21 settembre 1903 con la colorazione che ebbe nei primi anni della sua entrata in servizio: fumaioli e alberi giallo ocre, sovrastrutture bianche e scafo nero (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

⁷³ MARIANO GABRIELE-GIULIANO FRIZ, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., pp. 199-201.



Figura 32: Cartolina della *Regina Margherita* nella quale si può vedere l'elegante colorazione dell'unità (Collezione Roberto Liberi)

La notizia dell'incidente si sparse fra gli abitanti dell'isola e un pescatore di spugne, il trentacinquenne Georgios Haggi Statti originario dell'Isola di Simi, si offrì volontario per cercare di recuperare l'ancora e la catena, che furono individuate con accurati scandagli dal personale della *Regina Margherita* su un fondale fangoso di 77 metri in forte discesa. Haggi Statti in quattro giorni, eseguendo ventuno immersioni in apnea aiutandosi con una pietra piatta usata come zavorra, riuscì ad agganciare un cavo d'acciaio alla catena cosicché essa e l'ancora poterono essere riportate in superficie dalla nave da battaglia.⁷⁴

⁷⁴ F. G., *Palombaro (sommozzatore) che lavora a 80 metri sotto acqua*, in "Rivista Marittima", XLVI (1913), 12, pp. 606-610.

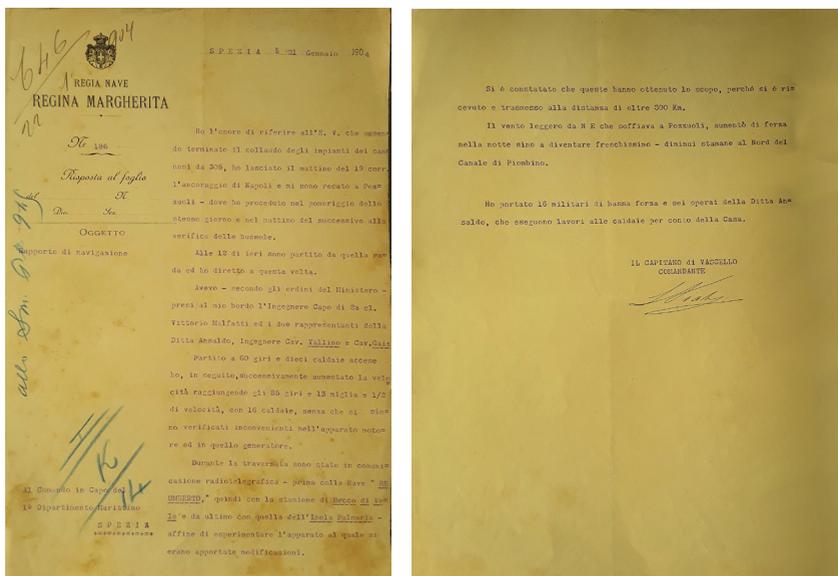


Figura 33: Lettera del 21 gennaio 1904 riguardante le prove effettuate dalla *Regina Margherita* per testare le artiglierie, le macchine e la stazione radiotelegrafica di bordo (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Il 7 settembre l'unità rimpatriò e il 9 novembre alzò l'insegna del contrammiraglio Emanuele Cutinelli Rendina, comandante della Terza Divisione della Prima Squadra delle Forze Navali Riunite ed effettuò esercitazioni e manovre navali.⁷⁵

⁷⁵ AUSMM, *Biografie ufficiali*, busta C 3, fascicolo 44: "Cutinelli Rendina Emanuele di Mattia e di Sarnelli Angela. Nato il 24 Novembre 1860 a Napoli. Morto il 17 Settembre 1925 a Roma".



Figura 34: Il pescatore di spugne greco Georgios Haggi Statti che nel luglio del 1913 riuscì, nuotando in apnea, a far recuperare un'ancora della *Regina Margherita* che era rimasta su un fondale di un'ottantina di metri mentre la nave stava sostando in una baia dell'Isola di Scarpanto in Egeo occupata durante la Guerra di Libia (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Nell'aprile del 1914 fu inviata a Messina per concorrere al mantenimento dell'ordine pubblico; il 26 agosto successivo terminò la funzione di nave ammiraglia della Terza Divisione e lo divenne delle Forze Navali Riunite all'epoca agli ordini del viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia duca degli Abruzzi, che poi fu nominato comandante in capo dell'Armata.

Il 3 marzo 1915 ammainò l'insegna ammiraglia e, con l'ingresso dell'Italia nella Prima Guerra Mondiale il 24 maggio 1915 essa, come le principali navi dell'Armata, operò fra le basi di Taranto e di Brindisi pronta a salpare per contrastare eventuali puntate offensive effettuate dalla Marina austro-ungarica con le sue unità maggiori.⁷⁶

Successivamente, con la predisposizione di un nuovo piano di collaborazione fra la Marina italiana e quelle francese e britannica per contrastare la flotta asburgica, fu deciso di suddividere le forze principali dell'Armata in tre formazioni: il gruppo A sarebbe rimasto a Taranto, il gruppo B avrebbe avuto come sede Brindisi e il C sarebbe stato basato a Valona. Quest'ultimo era composto dalle unità superstiti della Terza Divisione (formata dalla sola *Regina Margherita*, dopo l'affondamento per esplosione interna della gemella *Benedetto Brin* avvenuto a Brindisi il 27 settembre 1915) e della Quinta Divisione (costituita, dopo il siluramento del *Giuseppe Garibaldi* il 18 luglio 1915, dai gemelli *Francesco Ferruccio*, *Varese* e dal similare *Vettor Pisani*) ed ebbe la funzione di concorrere alla difesa del campo trincerato realizzato dal Regio Esercito intorno alla città albanese e di effettuare operazioni navali nel Basso Adriatico. La *Regina Margherita* giunse a Valona in aprile e il 25 maggio alzò l'insegna del contrammiraglio Lorenzo Cusani Visconti; la lunga permanenza in Albania, senza la possibilità di eseguire la pulitura della carena e altri lavori che avrebbero presupposto l'ingresso in un bacino di carenaggio, fecero sì che fosse deciso il suo rientro a Taranto e pertanto il 26 novembre Cusani Visconti si trasferì sul *Varese*.

Il 10 dicembre il comandante della *Regina Margherita*, il capitano di vascello Giovanni Battista Bozzo Gravina, ricevette l'ordine dal Comando Superiore Navale di Valona retto dal viceammiraglio Enrico Millo che alzava la sua insegna sulla nave da battaglia

⁷⁶ Ivi, *Raccolta di base*, busta 354, fascicolo 3: lettera del viceammiraglio Paolo Thaon di Revel al viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia redatta a Roma il 14 maggio 1915, con n. di protocollo 1149 Riservato Personale e avente oggetto "Provvedimenti per l'eventuale apertura delle ostilità".

Regina Elena, di salpare la sera del giorno successivo⁷⁷.

La mattina dell'11 dicembre le condizioni meteorologiche erano pessime, con vento molto forte e piovoschi continui, e a Millo pervenne l'istanza del tenente generale Oreste Bandini, già comandante del XVI Corpo d'Armata di stanza in Albania, di potersi imbarcare sulla *Regina Margherita* con alcuni dei suoi ufficiali e attendenti per rimpatriare, dopo aver passato le consegne al suo successore, il parigrado Giacinto Ferrero.⁷⁸

Il viceammiraglio esaudì la richiesta pervenuta da Bandini e nel pomeriggio la situazione atmosferica sembrò migliorare, tanto che Millo si recò personalmente a bordo della *Regina Margherita* per incontrare il capitano di vascello Bozzo Gravina e informarlo che gli lasciava la possibilità di decidere quando salpare e che da parte sua dalle 18.00 avrebbe fatto aprire la porta dello sbarramento retale posto fra la Penisola di Karaburun e Valona per proteggere le navi che vi erano alla fonda.

⁷⁷ AUSMM, *Biografie ufficiali*, busta B 3, fascicolo 14: "Giovanni Battista Bozzo Gravina"; ivi, busta M 3, fascicolo 14: "Stato Maggiore della Marina. Ufficio Storico. Ammiraglio d'Armata Millo Enrico".

⁷⁸ Ivi, *Raccolta di base*, busta 590, fascicolo 2: lettera del viceammiraglio Enrico Millo al Comando in Capo dell'Armata redatta a bordo il 12 dicembre 1916, con n. di protocollo 2040 RR e avente oggetto "Affondamento della Regia Nave Margherita [sic]".



Figura 35: La *Regina Margherita* alla fonda con la nuova colorazione in grigio uniforme (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Millo desiderava che la nave partisse quella sera, in modo da arrivare a Taranto il mattino successivo così da rendere più difficoltosa la sua intercettazione da parte di eventuali sommergibili avversari in agguato; se Bozzo Gravina avesse deciso di non salpare, la partenza della *Regina Margherita* non sarebbe potuta avvenire semplicemente il giorno dopo per timore delle spie nemiche che avrebbero avuto modo di segnalarne le intenzioni e pertanto la sua permanenza a Valona si sarebbe protratta per almeno un'altra mezza settimana.

Per la scorta della nave da battaglia la mattina dell'11 dicembre erano giunti da Brindisi i cacciatorpediniere *Indomito*, agli ordini del capitano di corvetta Valentino Bresca, e il gemello *Audace* che durante la navigazione verso l'Albania avevano incontrato mare molto mosso.

Nel corso della giornata il capitano di vascello Bozzo Gravina

ricevette a bordo della *Regina Margherita* i comandanti dei due caccia per dargli le istruzioni per raggiungere Taranto. Al capitano di corvetta Bresca, che avrebbe assolto la funzione di caposcorta e che con la sua unità avrebbe pilotato la nave da battaglia nella fase critica per superare lo sbarramento minato difensivo italiano sistemato lungo la congiungente fra la Collina Sud dell'Isola di Saseno e Monte Callovez sulla Penisola di Karaburun, Bozzo Gravina disse che non si sarebbe sentito troppo vincolato al servizio di pilotaggio effettuato dall'*Indomito*, in quanto era sicuro di essere in grado di rendersi conto se fosse uscito dalla rotta di sicurezza larga 900 metri situata fra la parte più meridionale di questo sbarramento, segnato da una boa rossa, e Capo Linguetta.⁷⁹ Alle 19.20 il viceammiraglio Millo fece segnalare alla *Regina Margherita* "Se vedete i fanali d'allineamento come li vediamo noi, credo potete partire", ovvero se da bordo della nave da battaglia riuscivano a vedere i fanali che servivano come punto di riferimento per muoversi nella Baia di Valona, voleva dire che nonostante il buio e il maltempo le condizioni di visibilità erano comunque tali che l'unità con la scorta avrebbe potuto intraprendere il viaggio per Taranto. Il messaggio fu comunicato al comandante in seconda della *Regina Margherita*, il capitano di fregata Francesco Marzo il quale, prima di informarne Bozzo Gravina, osservò lo stato del tempo e si rese conto che non era cambiato, con vento forte, mare agitato e piovoschi; comunque si vedevano i fanali di allineamento e la zona di Capo Linguetta.

⁷⁹ Ivi: lettera del viceammiraglio Enrico Millo ai Comandi dipendenti redatta a Vallona [sic] il 21 giugno 1916, con n. di protocollo 78 RP e avente oggetto "Sbarramento di torpedini tra Saseno e Linguetta".

Un altro sbarramento di mine era stato sistemato fra la parte settentrionale dell'Isola di Saseno e la terraferma con un andamento da sud-sud-ovest a nord-nord-est che presentava un paio di rotte di sicurezza fra l'isola e la sua estremità meridionale, e fra la sua estremità settentrionale e la terraferma. Inoltre un terzo sbarramento era stato posto all'interno della Baia di Valona con uno sviluppo da sud-ovest verso nord-est e parimenti aveva due rotte di sicurezza fra Capo San Giovanni sulla Penisola di Karaburun e la sua estremità meridionale, e fra la sua estremità settentrionale e Capo Treporti; poco a sud di esso vi erano due sbarramenti retali paralleli, vedi ivi, busta 690, fascicolo 1: "Tav. 2. Schizzo delle ostruzioni e degli sbarramenti (facsimile dal lucido dell'Indomito)".

Egli poco dopo mise al corrente il superiore della comunicazione del viceammiraglio Millo che, se pure non espressamente, faceva capire che quest'ultimo voleva che la *Regina Margherita* salpasse al più presto. Bozzo Gravina, dopo una lunga riflessione, dette ordine alle 19.35 di prepararsi a partire avvertendo anche i caccia *Indomito* e *Ardente* e contemporaneamente fece segnalare all'ammiraglia un'unica parola: "Salpo".⁸⁰

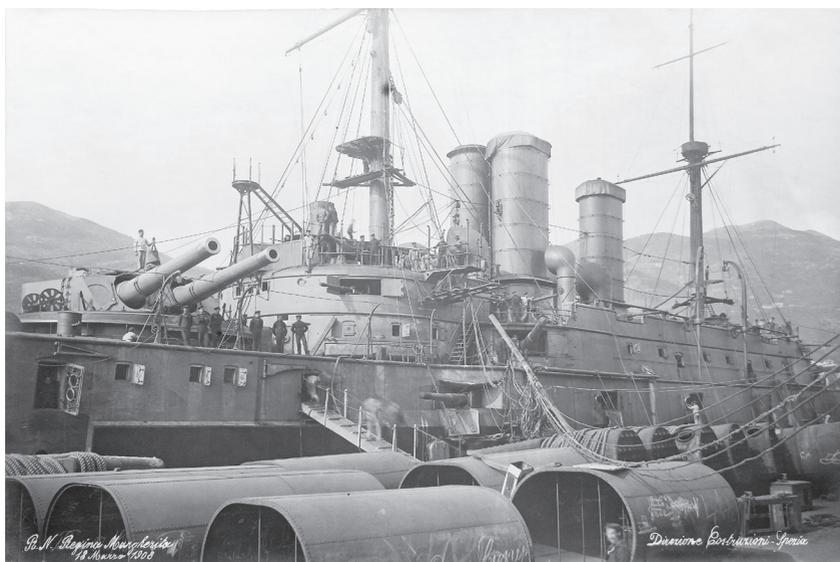


Figura 36: Particolare del centronave della *Regina Margherita* in sosta per lavori alla Spezia il 18 marzo 1908. Nella foto sono ben evidenti i due fumaioli prodieri appaiati, caratteristica di questa unità e della gemella Benedetto Brin (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Tuttavia nel recuperare un'ancora vi fu il surriscaldamento dell'argano che obbligò a interrompere la manovra, quasi come se qualcosa volesse trattenerlo a Valona la *Regina Margherita*, ma alle 20.00 arrivò un nuovo messaggio da Millo "Prego dire

⁸⁰ Ivi: "Commissione d'Inchiesta sul sinistro della R. Nave Regina Margherita. Relazione".

se avete salpato", evidenziando ancora maggiormente quanto il viceammiraglio desiderasse che la nave da battaglia lasciasse al più presto Valona, al che Bozzo Gravina fece rispondere "Ritardato causa riscaldamento argano", dopodiché alle 20.20 si mise in moto con le luci di via accese dirigendo per raggiungere l'allineamento di uscita dalla porta più grande dell'ostruzione retale interna, del quale si distinguevano i fanali.

Insieme ad essa si misero in movimento l'*Indomito*, che si pose davanti alla *Regina Margherita* tenendo acceso il fanaletto azzurro che aveva al coronamento di poppa per farsi vedere dalla grande unità cosicché potesse seguirlo durante la navigazione notturna, mentre l'*Ardente* si sarebbe accodato in scia la *Regina Margherita* ma anch'esso ebbe dei ritardi nel salpare.⁸¹

Alle 21.00 la nave da battaglia oltrepassò la porta dello sbarramento retale e Bozzo Gravina, temendo che potessero esserci dei sommergibili avversari in agguato, dette ordine di spegnere i fanali di via per non essere individuato. Egli si tenne molto a ridosso della costa orientale della Penisola di Karaburun e quando transitò davanti alla piccola Baia di San Giovanni, dove erano ancorate alcune siluranti, il cacciatorpediniere *Corazziere*, temendo di essere investito dalla nave da battaglia, accese un fanale a poppa per mostrare la sua posizione.

La *Regina Margherita* comunque stava seguendo la giusta rotta e, arrivata davanti a Capo Callovez, accostò correttamente puntando verso Capo Linguetta per raggiungere il mare aperto ma alle 21.34 la nave fu scossa in rapida successione da due violente esplosioni nella zona prodiera.

La *Regina Margherita* cominciò ad inabissarsi di prora sbandando sulla dritta e dal momento del primo scoppio al suo affondamento trascorsero solo circa sei minuti.

⁸¹ Ibidem.

Alla forte inclinazione ed allo sbandamento fece seguito poco dopo la disparizione totale della nave, molti dei salvati si hanno in quelli che vi rimasero aggrappati fino all'ultimo, rimontando sempre più verso poppa, fino a scavalcare il terrazzino ammiraglio e raggiungendo il timone, e lasciandosi scivolare lungo lo scafo dal lato sinistro.

[...] I naufraghi avevano contro di se [sic] il cattivo tempo, il mare agitato, il freddo e l'ubicazione vicino agli sbarramenti [minati difensivi italiani], ma può dirsi che se non tutti la grandissima maggioranza dell'equipaggio era fornita di salvagente, alcuni ne avevano più di uno, parecchi trovarono riposo nei grossi salvagenti tubolari o quadrati, altri sulla barca a vapore e sullo autoscafo, che più o meno a lungo galleggiarono".⁸²

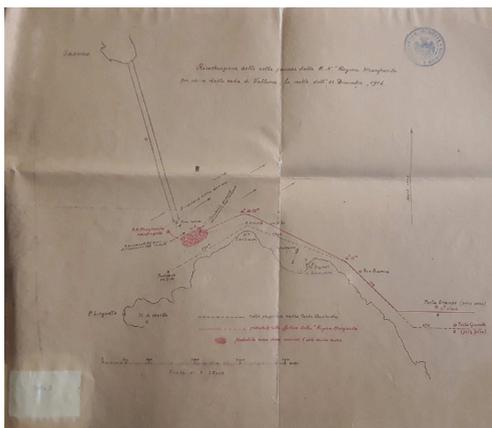


Figura 38: Ricostruzione della rotta seguita dalla *Regina Margherita*, segnata in rosso, la sera dell'11 dicembre 1916 per lasciare Valona e l'area, identificata dalle righe trasversali rosse, dove urtò contro le due mine che ne causarono l'affondamento in solo sei minuti (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

82 Ivi, *Raccolta di base*, busta 590, fascicolo 2: "Inchiesta sullo affondamento della R.N. Regina Margherita. Rapporto del Commissario Capitano di Vascello Mario Grassi nominato dal Comando Superiore Navale di Vallona [sic] in base al decreto luogotenenziale n. 1389 del 9 Settembre 1916".

Fortunatamente i caccia di scorta *Indomito* e *Ardente*, nonostante il buio e il maltempo, si resero conto di ciò che era accaduto alla *Regina Margherita* e si recarono sul luogo dell'affondamento per soccorrere i naufraghi e lo stesso fecero le torpediniere 37 *PN* e 61 *OL*, il caccia *Corazziere* e i dragamine *Gianicolo* e *Taide* che si trovavano alla fonda a San Giovanni. Da Valona salparono il rimorchiatore *Luni*, quest'ultimo con a bordo il comandante della nave da battaglia *Regina Elena* che prese la direzione delle operazioni di salvataggio, ed infine concorsero al recupero dei superstiti anche la vedetta *Tavolara* e la torpediniera *Scorpione* e altre piccole imbarcazioni

Complessivamente dei novecentocinquanotto uomini che si trovavano a bordo della *Regina Margherita* quella sera le unità inviate in soccorso riuscirono a salvarne duecentottantadue, dei quali un paio poco dopo decedettero, e recuperarono un centinaio di cadaveri, dei quali molti presentavano segni di ferite o contusioni, come quello del tenente generale Bandini, mentre la salma del capitano di vascello Bozzo Gravina non fu rintracciata.⁸³

L'affondamento della *Regina Margherita* costituì la più grave perdita subita in mare dalla Regia Marina durante la Prima Guerra Mondiale con seicentotrentotto morti e, per scoprire i motivi di tale disastro, come è già stato riportato, fu scelto il capitano di vascello Grassi. Egli nella sua relazione addossò la colpa a Bozzo Gravina in quanto il 12 dicembre fu individuata una grande chiazza d'olio e numerose bolle d'aria che venivano alla superficie in una zona all'interno dello sbarramento minato difensivo posto a sud di Saseno, elementi che fecero ritenere che il relitto della *Regina Margherita* giacesse in corrispondenza della macchia e delle bolle. Tale supposizione venne ulteriormente rafforzata il 24 dicembre quando, grazie all'acqua più trasparente del solito, fu possibile appurare che mancavano la seconda e la terza torpedine della linea più interna, collocate a 5 metri di profondità, e la

83 Ivi, busta 690, fascicolo 1: "Commissione d'Inchiesta sul sinistro della R. Nave Regina Margherita. Relazione"; ivi, busta 1733, fascicolo 1: "Ufficio Storico della R. Marina. Elenco degli ufficiali della Regia Marina morti durante la guerra 1915-1918".

terza e la quarta della linea esterna, sistemate a 10 metri sotto la superficie e che pertanto qualcuna di esse fosse stata urtata dalla nave da battaglia.⁸⁴

Queste circostanze convinsero il viceammiraglio Millo dell'errore di rotta di Bozzo Gravina, ma il parigrado Camillo Corsi, come ministro della Marina, dopo aver letto la relazione di Grassi, ordinò un'inchiesta supplementare, che fu svolta dal 15 al 26 gennaio 1917 dal capitano di vascello Giovanni Sechi, comandante della nave da battaglia *Vittorio Emanuele* che si trovava in quel periodo a Valona.

Il ministro Corsi dette incarico al viceammiraglio Leone Viale di riesaminare gli atti delle due inchieste e di formulare un suo giudizio in merito ai fatti, parere che fu espresso il successivo 11 febbraio e in tutte le relazioni risultava che la colpa dell'affondamento della *Regina Margherita* dovesse ricadere sul suo comandante, il capitano di vascello Bozzo Gravina, anche se parte della responsabilità era del capitano di corvetta Bresca dell'*Indomito*, che non aveva agevolato la navigazione della grande unità quando era nei pressi dello sbarramento minato.

Queste inchieste erano ovviamente rimaste segrete, tuttavia nell'opinione pubblica italiana serpeggiava il malcontento perché non erano state ben delineati i motivi che avevano portato alla perdita della Regina Margherita, tanto che nel luglio del 1917 si riunì la Camera dei Deputati in Comitato Segreto per discutere dell'affondamento e furono rivolte serie accuse al viceammiraglio Millo in quanto era stato lui a ordinare la partenza della *Regina Margherita* nonostante il maltempo, quando in effetti non vi era una reale urgenza del suo trasferimento a Taranto per eseguire i lavori nel bacino di carenaggio, per cui sarebbe stato opportuno e possibile trattenere per qualche altro giorno la grande nave a Valona.

84 Ivi, busta 590, fascicolo 2: lettera del viceammiraglio Enrico Millo al viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia redatta a bordo il 26 dicembre 1916, con n. di protocollo 2235 RR e avente oggetto "Affondamento della R. Nave Regina Margherita".

Arrivati a questo punto sia il ministro della Marina Corsi, sia il viceammiraglio Millo volevano un ulteriore supplemento di indagini, con la nomina formale di una Commissione d'inchiesta, la quale doveva essere formata da ufficiali di alto grado che non avessero dipendenza dal Comando Navale Superiore di Valona, come nel caso dei capitani di vascello Grassi e Sechi.

Tale commissione fu creata nello stesso mese di luglio con i senatori del Regno e viceammiragli Enrico Gualtierio (presidente), Alfonso di Brocchetti ed Ernesto Presbitero (membri) e il capitano di fregata Giovanni Roncagli (segretario); essa cominciò i lavori con uno studio individuale dei documenti messi a sua disposizione, in modo che ciascuno dei componenti potesse formarsi un concetto personale di come si erano svolti i fatti. Dopo questa prima fase fu intrapresa l'attività collegiale dal 4 agosto fino all'8 settembre con quindici sedute plenarie delle quali sei dedicate agli interrogatori dei superstiti e delle altre persone coinvolte nell'affondamento della *Regina Margherita*.⁸⁵

La commissione già dall'inizio dei suoi lavori non era per niente persuasa che la *Regina Margherita* avesse urtato in due torpedini dello sbarramento minato italiano in quanto non era mai stato individuato il suo relitto. Il viceammiraglio Gualtierio pertanto chiese ed ottenne che, a cura del Regio Istituto Idrografico, fossero subito intraprese meticolose ricerche impiegando sia gli scandagli sia qualsiasi altro mezzo utile per scoprire l'esatta posizione di ciò che rimaneva della nave da battaglia.

Grazie all'attività svolta dal personale di tale ente venne rintracciato il relitto della nave da battaglia scandagliando il fondale dell'area dove si presumeva che si trovasse con una vasta e accurata esplorazione batimetrica radiale.

Gli elementi che avevano fatto chiaramente comprendere dove giaceva l'unità era la diminuzione repentina della profondità di circa 15 metri in un'area dove il fondale era di una sessantina di

85 Ivi, busta 690, fascicolo 1: "Commissione d'Inchiesta sul sinistro della R. Nave Regina Margherita. Relazione".

metri, e i saggi di fondo prelevati con lo scandaglio che aveva portato in superficie pezzi di legno di teak, detriti di carbone, tracce di materie bituminose e scaglie di vernice verde antivegetativa del tipo usata per dipingere la carena delle unità della Regia Marina. Il relitto giaceva a 250 metri a sud-ovest della boa rossa, che delimitava la parte meridionale dello sbarramento difensivo e a ben 350 metri dal luogo dove erroneamente lo riteneva il Comando Superiore Navale di Valona, ovvero un centinaio di metri all'interno dell'area minata. Era inoltre chiaro che la nave, con la prora squarciata da due esplosioni, invasa dall'acqua penetrata dalle falle, con le macchine immediatamente fermate e il timone in avaria per la rottura delle trasmissioni non poteva aver raggiunto il luogo dove si trovava il relitto per semplice abbrivio, tanto più che la sera dell'11 dicembre spirava un forte vento di scirocco (quindi da sud-est) che avrebbe trascinato la nave in fase di affondamento ancora più vicino alla zona minata.

Pertanto ciò confermava che la *Regina Margherita* non era entrata nello sbarramento e che se aveva urtato delle torpedini esse potevano essere italiane, strappate dai loro ormeggi a causa della tempesta, oppure deposte da un sommergibile avversario.

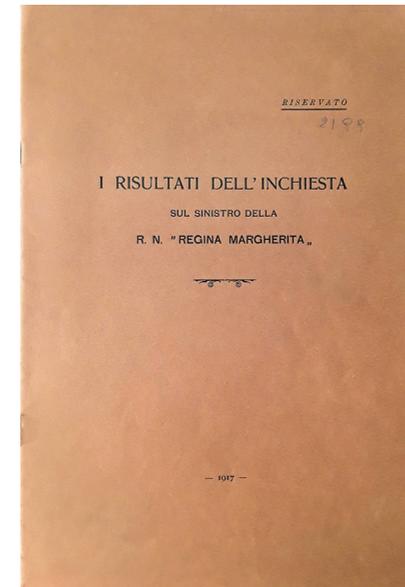


Figura 39: La copertina dell'inchiesta condotta nel 1917 sulla perdita della *Regina Margherita* nella quale fu chiarito che la nave non era entrata per un errore di rotta all'interno dello sbarramento minato difensivo italiano posto a sud dell'Isola di Saseno (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Nel primo caso sarebbe stato comunque un po' difficile che le mine alla deriva urtassero dentro la nave da battaglia in quanto, come prima riportato, per la corrente e per il vento esse sarebbero state trascinate verso l'Isola di Saseno, e non a sud-ovest; nel secondo caso bisogna considerare che se il sommergibile *UC 14* aveva eseguito più volte delle operazioni di minamento davanti alla Baia di Valona, l'ultima era stata compiuta circa nove mesi prima ed è piuttosto improbabile, ma non impossibile, che le dodici torpedini che esso aveva lasciato non fossero state nel frattempo tutte dragate.

Una terza ipotesi è quella che la *Regina Margherita* sia stata vittima di agenti dell'Evidenzbüro Marine, il servizio segreto austro-ungarico, che potrebbero aver piazzato a bordo delle

cariche di esplosivo con innesco a tempo prima che essa salpasse da Valona.⁸⁶

⁸⁶ A tale servizio segreto sono attribuiti parecchi atti di sabotaggio e fra i primi di essi vi fu l'affondamento della nave da battaglia *Benedetto Brin* mentre era ormeggiata all'interno della base di Brindisi il 27 settembre 1915 con la morte di quattrocentocinquantesi uomini, compresi il contrammiraglio Ernesto Rubin De Cervin responsabile della divisione e il capitano di vascello Gino Fara Forni comandante della nave.

L'8 dicembre successivo, il 19 gennaio, la notte fra il 18 e il 19 e la notte fra il 25 e il 26 febbraio 1916 vi furono incendi all'interno della zona portuale di Genova e nello stesso periodo, la sera dell'8 febbraio, alte fiamme si svilupparono nel reparto del binitrotoluene e del tritolo del dinamitificio di Cengio, in provincia di Savona, che era stato rilevato nel 1906 dalla SIPE (sigla che identificava la Società Italiana Prodotti Esplosivi).

I sabotatori al servizio dell'Austria-Ungheria agirono anche contro centrali idroelettriche, un'aviorimessa della Regia Marina a Jesi vicino ad Ancona, i magazzini viveri nel porto di Napoli e tentarono, fallendo, di minare una fabbrica d'armi a Terni. Riuscirono invece a far esplodere il 3 luglio 1916 tre vagoni ferroviari carichi di munizioni al cosiddetto Molo Pirelli a Pagliari nella periferia orientale della Spezia provocando la morte di duecentosessantacinque persone fra militari e civili. Inoltre il 2 agosto gli agenti affondarono una seconda nave da battaglia, la modernissima *Leonardo da Vinci* a Taranto causando il decesso di duecentoquarantanove uomini del suo equipaggio, fra i quali il comandante, il capitano di vascello Galeazzo Sommi Picenardi, vedi GIORGIO GIORGERINI-AUGUSTO NANI, *Le navi di linea italiane 1861-1969*, cit., pp. 237-238, 276; A. SANTONI, *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1993, p. 109; AUSMM, *Raccolta di base*, busta 1733, fascicolo 1: "Ufficio Storico della R. Marina. Elenco degli ufficiali della Regia Marina morti durante la Guerra 1915-1918"; ivi, busta 507, fascicolo 3: lettera del sottoprefetto della Spezia alla Commissione d'Inchiesta sul sinistro della *Leonardo da Vinci* redatta alla Spezia nel dicembre del 1916, con n. di prot. 3287 e avente oggetto "Scoppio di esplosivi ai Pagliari".

Le indagini portate avanti dal IV Reparto dello Stato Maggiore della Regia Marina che agiva da servizio segreto, in collaborazione specialmente con l'Arma dei Reali Carabinieri, avevano appurato che questi sabotaggi erano organizzati e diretti da ufficiali austro-ungarici che agivano sotto coperture diplomatiche dalla neutrale Svizzera al comando del capitano di vascello Rudolf Mayer, che si spacciava per il console asburgico a Zurigo.

Fu pertanto costituito un gruppo apposito diretto dal capitano di corvetta Pompeo Aloisi per forzare la cassaforte di quel Consolato, del quale faceva parte uno dei migliori scassinatori italiani, un certo Natale Papini di Livorno.

Un primo infruttuoso tentativo fu compiuto la sera del 20 febbraio 1917, che venne ripetuto sei giorni dopo. Questa volta Papini riuscì ad aprire il forziere e tutti i documenti, il denaro e gli oggetti che vi erano conservati furono prelevati e messi in alcune valigie portate in Italia. Con tali informazioni fu possibile smantellare la rete spionistica austro-ungarica che operava nel nostro Paese, in Francia e in Gran Bretagna, arrestare numerosi agenti e impedire nuovi attentati, vedi MARCO GEMIGNANI, *Zurigo 1916*:

Comunque è certo che, nonostante il buio e le pessime condizioni atmosferiche, il capitano di vascello Bozzo Gravina non commise alcun errore di navigazione entrando nello sbarramento minato difensivo, tanto che subito dopo la prima delle esplosioni mentre si trovava in plancia disse: "Gli austriaci me l'hanno fatta!", a significare che egli era sicuro che i danni causati alla sua nave non potevano essere stati provocati dalle mine italiane ancorate al fondale di tale sbarramento.⁸⁷

Il relitto della *Regina Margherita* dalla sera dell'11 dicembre 1916 giace appoggiato sul fianco di dritta parzialmente immerso nel fango ad una profondità di circa 65 metri; la sua parte poppiera è ancora abbastanza integra, con il terrazzo ammiraglio ancora al suo posto e con le prime grandi lettere in rilievo in carattere stampatello del suo nome REGINA M ben leggibili, mentre le altre sono nascoste dal fango.

La zona prodiera presenta, oltre ai danni provocati dalle esplosioni che ne causarono la perdita, anche quelli arrecati dai lavori che

un colpo risolutivo. Il Servizio Segreto della Regia Marina in azione, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", III (1989), 3, pp. 153-170; ALESSANDRO MASSIGNANI, *I Reali Carabinieri e il controspionaggio nella Grande Guerra*, in "Rassegna dell'Arma dei Carabinieri", LXV (2017), 4, pp. 152-153; ALBERT PETHÖ, *I servizi segreti dell'Austria-Ungheria*, trad. it. a cura di Costanza Fabrisin, Gorizia, LEG, 2001, p. 106.

⁸⁷ Infatti la Commissione d'Inchiesta presieduta dal viceammiraglio Gualtiero nelle sue conclusioni riportò che "Ripercorsa, con l'attenzione che era del caso, la via per la quale si erano svolti i fatti; studiate con ogni maggior cura le condizioni di ambiente di ogni specie, nelle quali i fatti stessi avevano potuto prodursi; considerate infine le circostanze tutte, che potevano avere comunque influito a dare alle varie cose un indirizzo piuttosto che un altro, la Commissione giunse al termine dei suoi lavori, persuasa di aver giudicato uomini e fatti con quello spirito [sic] d'equanimità che è la massima forza di un giudizio. Le sue conclusioni hanno condotto a riconoscere siccome insussistenti accuse che ad altri erano parse fondate, e a rivelare qualche responsabilità che prima non erasi palesata. In entrambi i casi la Commissione è persuasa di avere bene custodito l'interesse della Verità.

La memoria del capitano di vascello G. B. Bozzo Gravina, liberata d'ogni gravame, che era parso da prima non poterle essere risparmiato, resta fra i nobili ricordi degli uomini di mare scomparsi nell'adempimento del loro dovere", vedi AUSMM, *Raccolta di base*, busta 2199, fascicolo 1: "I risultati dell'inchiesta sul sinistro della R.N. Regina Margherita. 1917".

furono intrapresi nel 1939 dalla ditta So.Ri.Ma. (Società Ricuperi Marittimi), fondata a Genova dal dinamico commendatore Giovanni Quaglia⁸⁸ con la nave *Artiglio* (spesso citata come *Artiglio II* per contraddistinguerla dall'omonima affondata il 7 dicembre 1930) per riportare a galla parti della *Regina Margherita* così da riutilizzare il suo acciaio e gli altri metalli pregiati di cui all'epoca l'Italia aveva grande necessità.⁸⁹

88 Per maggiori notizie su questa impresa molto nota negli anni '30 del secolo scorso vedi BORIS GIANNACCINI, *Nasce la SO.RI.MA. fra cronaca e storia*, Viareggio, Pezzini, 2012.

89 FABIO RUBERTI, *Il relitto della corazzata Regina Margherita. La più grande perdita della Regia Marina nella Prima Guerra Mondiale*, Milano, Magenes, 2018, pp. 104-105, 177-180.

Parte II

L'importanza di Valona per l'Italia nel Secondo Conflitto Mondiale

Nel mese di ottobre del 1918 le truppe italiane che dalla fine del 1915 difendevano il campo trincerato di Valona dagli attacchi di quelle austro-ungariche che avevano occupato il resto dell'Albania iniziarono un'offensiva che, unita all'avanzata di altri reparti dell'Intesa provenienti specialmente dal fronte di Salonico, misero in crisi l'Esercito asburgico che si ritirò verso Cattaro.⁹⁰ Nel giro di pochi giorni lo schieramento avverso all'Intesa si sbriciolò, con la Bulgaria che già si era arresa il 29 settembre, a cui seguirono l'Impero Ottomano il 30 ottobre, l'Austria-Ungheria il 4 novembre e infine la Germania l'11 dello stesso mese.

Con la fine delle ostilità il ministro degli Affari Esteri Sidney Sonnino volle che le truppe italiane rimanessero in Albania fino alla costituzione di milizie nazionali e alle decisioni che sarebbero state prese durante la Conferenza di Pace che si sarebbe svolta a Parigi. Il 25 dicembre si riunì a Durazzo un'assemblea nazionale che nominò un governo provvisorio e alcuni membri di quest'ultimo si costituirono in delegazione per partecipare alle trattative nella capitale francese che sarebbero iniziate il 18 gennaio 1919.⁹¹ Il capo sia del governo che della delegazione a Parigi era Turhan Pascià Permeti, che però trovò nella città d'oltralpe Essad Pascià

90 Il 2 ottobre 1918, per favorire questo attacco su larga scala e impedire alle truppe austro-ungariche di ricevere rifornimenti oppure di essere evacuate via mare, le unità della Regia Marina, con l'appoggio di navi britanniche, francesi e statunitensi, attaccarono il porto di Durazzo. I danni alle infrastrutture furono ingenti, precludendo l'uso dello scalo alle forze asburgiche per il resto del conflitto, vedi MARCO GEMIGNANI, *Il bombardamento di Durazzo del 2 ottobre 1918*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XX (2006), 2, pp. 47-70.

91 PIETRO PASTORELLI, *L'Albania nella politica estera italiana 1914-1920*, Napoli, Jovene, 1970, p. 77.

Toptani, il quale pretendeva di essere lui a difendere gli interessi albanesi, a testimonianza del frazionamento politico che vi era nel giovane Paese balcanico. Il governo provvisorio temeva che alla conferenza potesse essere deciso lo smembramento dell'Albania e cercò di allontanare tale possibilità appoggiandosi all'Italia tanto che nel suo programma, presentato il successivo 24 gennaio, chiese l'intervento del nostro Paese per organizzare l'apparato amministrativo, giudiziario e finanziario, nonché l'Esercito e la Gendarmeria.⁹²

L'Italia, da parte sua, desiderava ottenere i compensi promessi dalle Potenze dell'Intesa per aver partecipato al loro fianco alla Grande Guerra, fra le quali il protettorato sull'Albania e l'occupazione dell'Isola di Saseno, ma a Parigi gli altri Stati le fecero capire che essa doveva ridurre le sue pretese, richieste che fecero nascere il mito della "vittoria mutilata" e pure la delegazione albanese presente a Parigi, che dal luglio era guidata da Luigj Bumçi, vescovo cattolico di Alessio, il 9 ottobre presentò una nota esplicita in cui era riportato che "il popolo albanese non avrebbe mai riconosciuto all'Italia il possesso di Valona, [...] non si sarebbe mai sottoposto ad una nuova mutilazione del suo territorio derivante dall'attribuzione di una parte dell'Epiro del nord alla Grecia, [...] non si sarebbe mai sottomesso all'umiliazione di un mandato con il quale si proponeva di togliergli la sovranità e l'indipendenza già riconosciute nel 1913".⁹³

Tuttavia l'indifferenza con la quale le grandi Potenze avevano preso atto delle proteste albanesi circa le sorti riservate al proprio Stato avevano screditato l'opera dei rappresentanti del governo di Durazzo, molti dei quali si erano allontanati dalla capitale ritornando nei luoghi di origine.

I nazionalisti albanesi, fra i quali quelli più ostili alla presenza italiana erano quelli di Argirocastro, promossero pertanto la

92 SERGIO PELAGALLI, *Italiani in Albania*, in "Storia Militare", IX (2001), 99, pp. 51-52.

93 Riportato in GIOVANNI VILLARI, *La presenza italiana in Albania 1918-1920*, in "Italia contemporanea", LXII (2009), n. 256-257, pp. 531-532.

convocazione di una nuova assemblea di delegati di ogni regione, che iniziò i lavori il 28 gennaio 1920 sotto la presidenza di Aqif Elbasani.

In tre giorni essa confermò la decadenza del governo provvisorio di Durazzo e della delegazione a Parigi (quest'ultima comunque subito riconfermata con il preciso incarico di difendere i confini naturali e l'indipendenza dell'Albania) e approvò un nuovo Statuto provvisorio per il Paese, la nomina di un Alto Consiglio di Reggenza costituito da quattro membri, di un Senato di trentasette membri e di un nuovo governo rappresentativo di tutte le componenti religiose ed etniche del Paese formato da sei ministri e infine identificò Tirana come nuova capitale.

I maggiori esponenti del governo furono Suljman Bey Delvina come suo presidente, Mehemet Bey Konica come ministro degli Affari Esteri e Ahmet Bey Mati Zogu agli Interni, lo stesso che sarebbe divenuto in seguito presidente e poi re d'Albania come Zog I.

L'Assemblea fu sciolta il 1° febbraio, il 6 Zogu informò le prefetture e i municipi dell'avvenuto cambio di regime e il 10 il nuovo esecutivo si insediò a Tirana, potendo contare su un ampio sostegno da parte del popolo, della gendarmeria e della milizia.⁹⁴

I rapporti fra questo governo e quello italiano si incrinarono, perché quest'ultimo voleva mantenere il controllo almeno di Valona e di Saseno ma, dopo alcuni scontri, le pretese italiane dovettero limitarsi all'isola, che rimase presidiata negli anni successivi da reparti del Regio Esercito e con una torpediniera come stazionaria.

Come è noto in seguito alla Marcia su Roma del 28 ottobre 1922 Benito Mussolini divenne presidente del Consiglio dei Ministri e, dopo aver consolidato il suo potere, cominciò una politica espansionistica alla metà degli anni '30, che allontanò il nostro

94 PIETRO PASTORELLI, *L'Albania nella politica estera italiana 1914-1920*, cit., pp. 189-190.

Paese dalla Gran Bretagna e lo fece avvicinare alla Germania.⁹⁵ Negli ultimi mesi del 1938 Mussolini prese la decisione di rafforzare la posizione politica dell'Italia rispetto alla Germania tramite un intervento nei Balcani, un'area in cui pensava che l'influenza di Roma risultasse indebolita dai cambiamenti avvenuti con la scomparsa della Cecoslovacchia, dando disposizione di eseguire l'occupazione dell'Albania, operazione che era già stata pianificata nelle sue linee generali dello Stato Maggiore dell'Esercito. Tali lineamenti furono illustrati dal generale Alberto Pariani, sottosegretario di Stato alla Guerra e capo di Stato Maggiore dell'Esercito, in una riunione alla quale presero parte il ministro degli Affari Esteri Galeazzo Ciano e l'ambasciatore italiano a Tirana Francesco Jacomoni. Durante l'incontro Pariani designò il generale Alfredo Guzzoni come comandante del Corpo di Spedizione che si stava già preparando in base agli ordini del ministro della Guerra e dei capi di Stato Maggiore delle tre Forze Armate.

Per l'operazione, che fu denominata "Oltre Mare Tirana" (il cui acronimo era O.M.T.), fu creato un corpo di spedizione che contava circa ventiduemila uomini, centoventicinque carri armati leggeri del tipo CV, sessantaquattro cannoni, ottocentosessanta autoveicoli, milleduecento motociclette, cinquemilacinquecento biciclette e duemilacinquecento quadrupedi. Esso fu suddiviso in tre scaglioni, dei quali l'unico che sarebbe stato effettivamente utilizzato sarebbe stato il primo, composto da seicentotrentaquattro

⁹⁵ Circa dieci mesi dopo la Marcia su Roma Mussolini dovette occuparsi dell'Albania in seguito all'uccisione avvenuta a Zepi (una località fra Gianina e Kakavia) il 27 agosto 1923 del generale Enrico Tellini e di altri quattro membri della delegazione che dal 7 marzo dell'anno precedente operava su incarico della Conferenza degli Ambasciatori per tracciare il confine fra questo Paese e la Grecia. Mussolini ritenne che i responsabili dell'eccidio fossero gli ellenici e questo portò a quello che fu chiamato l'"Incidente di Corfù" in quanto per rappresaglia le navi della Regia Marina cannoneggiarono l'isola ionica e vi sbarcarono un contingente. Nell'occasione la Gran Bretagna fece chiaramente intendere che il suo appoggio sarebbe andato alla Grecia e, grazie alla sua mediazione e a quella della Società delle Nazioni, la situazione fu ricomposta, vedi ANDREA GIANNASI, *L'eccidio Tellini. Da Gianina all'occupazione di Corfù (agosto-settembre 1923)*, Civitavecchia, Prospettiva, 2007, pp. 64-154.

ufficiali e dodicimilaquattrocentonovanta sottufficiali, graduati e truppa, in quanto gli altri due sarebbero stati trasferiti in Albania dopo la sua occupazione.

Il primo scaglione venne suddiviso in quattro gruppi, che sarebbero saliti a bordo di navi da guerra e mercantili per essere sbarcati a Durazzo (agli ordini del generale Giovanni Messe, designato come vicecomandante della spedizione), a San Giovanni di Medua (alle dipendenze del colonnello Arturo Scattini), a Valona (al comando del tenente colonnello Tullio Bernardi) e a Santi Quaranta (sotto il colonnello Mario Carrasi).

Ovviamente lo scaglione più potente era quello che sarebbe stato messo a terra a Durazzo perché, oltre a prendere possesso del porto più settentrionale fra i quattro che vennero scelti per far sbarcare il corpo di spedizione, avrebbe dovuto penetrare nell'entroterra e prendere Tirana, ed era formato da un battaglione di fanteria, cinque di bersaglieri, due di carri armati leggeri, una batteria di cannoni da 65 millimetri, una di mitragliere da 20 millimetri e anche da due battaglioni di granatieri, destinati ad essere aerotrasportati a Tirana quando gli altri reparti si fossero impadroniti del campo d'aviazione.⁹⁶

Per quello che riguarda l'Esercito albanese la sua forza complessiva era calcolata in cinquantamila militari, comprese millecinquecento guardie confinarie e quattromila gendarmi, che potevano contare su sedici batterie di cannoni. Gli italiani stimavano che la guarnigione di Tirana assommasse a cinquemila uomini con quattro batterie, che quella di Durazzo fosse costituita da duemiladuecento militari e da tre batterie, che a Valona vi fossero altrettanti soldati con un paio di batterie e che altri concentramenti di truppe si trovassero nella zona di Scutari.

Il mattino del 6 aprile i reparti italiani scelti per l'operazione avevano cominciato ad imbarcarsi a Brindisi e a Taranto e alle

⁹⁶ AUSMM, *Raccolta di base*, busta 2373: lettera dell'ammiraglio di squadra Arturo Riccardi a Cavour per Divisione, ad Abruzzi per Divisione, a Fiume per Divisione, a Bande Nere per Divisione e per conoscenza a Marina-Taranto e Marina-Brindisi redatta a Taranto il 31 marzo 1939, con n. di protocollo 051 SRP.

11.00 le prime unità salparono dirigendosi verso l'Albania; in totale si trattava di due navi da battaglia, otto incrociatori, diciassette caccia, sedici torpediniere, tre mas, ventitre navi ausiliarie e sette navi mercantili con la protezione di dodici sommergibili che si erano schierati in agguato lungo le rotte che esse avrebbero seguito.

Alle 04.50 del 7 aprile il convoglio destinato a Durazzo giunse davanti alla città albanese e tre torpediniere, guidate dalla *Lupo*, entrarono nel suo porto e, ritenendo che non vi sarebbero state difficoltà a far sbarcare le truppe, segnarono alle navi con a bordo i soldati e i materiali di ormeggiarsi alle banchine. Tuttavia quando i primi militari italiani scesero a terra, furono investiti da scariche di fucileria e raffiche di mitragliatrice da parte di truppe albanesi, che furono costrette a sospendere il fuoco e a ritirarsi per il pronto intervento delle artiglierie delle torpediniere, che cannoneggiarono gli edifici dove si erano asserragliati i militari di Tirana.

Nel frattempo anche negli altri tre porti erano iniziate le operazioni di sbarco dei reparti italiani: a San Giovanni di Medua, eliminate le poche resistenze iniziali grazie al tiro delle navi, le truppe avevano occupato la città senza grosse difficoltà; a Valona invece all'inizio i militari italiani si scontrarono con membri della Gendarmeria che, come a Durazzo e a San Giovanni di Medua, vennero obbligate a disimpegnarsi per l'azione di fuoco delle navi a cui fece seguito un attacco sferrato dai bersaglieri. Tuttavia 7 chilometri più nell'entroterra un battaglione albanese bloccò l'avanzata degli italiani, ma fu costretto a ritirarsi in seguito all'intervento dei cannoni della nave da battaglia *Conte di Cavour*, mentre a Santi Quaranta i gendarmi furono facilmente sopraffatti dai marinai del "San Marco".⁹⁷ Nonostante alcune difficoltà logistiche e qualche altra sporadica resistenza da parte di truppe albanesi, i reparti del Regio Esercito riuscirono a penetrare nell'entroterra e il 9 aprile

⁹⁷ Ivi: lettera dell'ammiraglio di squadra Arturo Riccardi a Marina-Roma e Maristat-Roma redatta a Taranto il 15 aprile 1938 [sic, ma in realtà 1939], con n. di protocollo 0197 SRP e avente oggetto "Operazioni di sbarco in Albania del primo scaglione".

raggiunsero Tirana, nel cui aeroporto cominciarono ad atterrare i velivoli che trasportavano i granatieri.

La sera del 10 aprile l'occupazione dell'intero Paese balcanico poteva dirsi conclusa, l'Esercito albanese si era dissolto, re Zog si era rifugiato in Grecia e le perdite italiane si erano limitate a dodici morti e ottantuno feriti.⁹⁸

Il 16 aprile Vittorio Emanuele III divenne ufficialmente "per grazia di Dio e volontà della Nazione Re d'Italia e d'Albania e Imperatore d'Etiopia", il ministro d'Italia a Tirana Jacomoni, venne nominato luogotenente generale del sovrano e Zenone Benigni ebbe l'incarico di segretario per gli affari albanesi alle dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri.⁹⁹

Poco dopo l'occupazione cominciarono ad essere adottati provvedimenti amministrativi per dare all'Albania una struttura il più possibile coerente con quella del Regno d'Italia.

Le Forze Armate albanesi furono fuse con quelle italiane e i cittadini dei due Paesi ebbero reciprocità di diritti civili e politici. Venne varato un consistente programma di opere pubbliche, fra le quali la bonifica di estesi territori che era già iniziato in precedenza con finanziamenti italiani; si concretò l'unione doganale e la Banca Nazionale d'Albania ottenne il monopolio del commercio di cambi e divise.

Anche molti imprenditori italiani cominciarono ad investire nel Paese balcanico e vennero condotte delle campagne per l'individuazione dei siti dove si trovavano minerali importanti per l'industria; vennero così realizzati gli impianti per l'estrazione di pirite di rame, di ferro, di cromo, di lignite e ad essi si aggiunse lo sfruttamento di vaste aree boschive dalle quali era possibile ricavare legname da opera.

Nel frattempo l'avvicinamento fra l'Italia e la Germania era proseguito e il 22 maggio 1939 a Berlino i rispettivi ministri

⁹⁸ CIRO PAOLETTI, *L'operazione "Oltre Mare Tirana"*, in "Storia Militare", III (1995), 23, pp. 4-12.

⁹⁹ GIOVANNI VILLARI, *L'Italia in Albania 1939-1943*, Aprilia, Novalogos, 2020, pp. 37-41.

degli Affari Esteri, Galeazzo Ciano e Joachim von Ribbentrop, firmarono un'alleanza militare bilaterale che fu chiamata "Patto d'Acciaio". In esso le parti contraenti si impegnavano a tenersi in continuo contatto per raggiungere un'intesa sulle questioni relative agli interessi comuni e alla situazione europea in generale. Inoltre il trattato riportava l'impegno reciproco a darsi assistenza con le armi se l'Italia o la Germania si fossero trovate in complicazioni belliche senza fare distinzione, come era invece la prassi, fra essere attaccati da una terza Potenza oppure che uno dei due Stati firmatari iniziasse per primo le ostilità.

Nei giorni successivi Mussolini fece comunicare a Hitler che il governo italiano, sebbene fosse convinto dell'inevitabilità in futuro di una guerra in Europa, esso aveva tuttavia necessità di un periodo di pace per potersi preparare adeguatamente in quanto era speso da quasi quattro anni di impegni bellici (Guerra d'Etiopia, partecipazione alla Guerra di Spagna e infine occupazione dell'Albania) e pertanto riteneva che solo se questo conflitto fosse iniziato dal 1943 in poi la sua conclusione sarebbe stata a favore della Germania e dell'Italia.¹⁰⁰

Hitler tuttavia non tenne conto di quanto gli aveva fatto sapere Mussolini e, dopo aver sottoscritto il 23 agosto 1939 un trattato di non aggressione con l'Unione Sovietica, noto come Patto Ribbentrop-Molotov dal nome dei due ministri degli Affari Esteri, il successivo 1° settembre invase la Polonia, facendo iniziare il Secondo Conflitto Mondiale.

Il giorno successivo Mussolini dichiarò la "non belligeranza" dell'Italia, una formula un po' bizantina per mantenersi neutrali senza tuttavia non esporsi troppo nei confronti dei tedeschi, mentre la Gran Bretagna e la Francia, legate con un trattato a Varsavia, decisero di non seguire più la politica di *appeasement* a cui si erano attenute fino a quel momento per evitare un nuovo conflitto, e il 3 settembre dichiararono guerra alla Germania.¹⁰¹

100 ENNIO DI NOLFO, *Storia delle relazioni internazionali 1918-1992*, Roma-Bari, Laterza, 1999, pp. 285-287.

101 Ivi, pp. 306-317.

Il 17 settembre l'Unione Sovietica attaccò da est la Polonia, la quale dopo circa due settimane fu costretta alla resa e il suo territorio suddiviso fra Berlino e Mosca in base a quanto era stato riportato in uno dei protocolli segreti del Patto Ribbentrop-Molotov.

Nella primavera dell'anno successivo le Forze Armate tedesche, dopo essersi riorganizzate, attaccarono in occidente e invasero la Danimarca, i Paesi Bassi, il Lussemburgo, il Belgio e la Norvegia, aggirarono da ovest la famosa Linea Maginot e costrinsero la Gran Bretagna a evacuare le proprie truppe che si erano ritirate a Dunkerque (Operazione "Dynamo").

Mussolini, ritenendo che il conflitto sarebbe durato ancora per poco tempo, il 10 giugno 1940 fece consegnare la dichiarazione di guerra all'ambasciatore britannico e a quello francese.

Il governo d'oltralpe firmò l'armistizio con la Germania il 22 giugno e con l'Italia il 24 giugno, cosicché l'unico Paese rimasto a combattere contro i firmatari del Patto d'Acciaio era la Gran Bretagna, che aveva cominciato ad essere sottoposta a pesanti bombardamenti aerei in vista dell'Operazione "Leone Marino", ovvero un grande sbarco per conquistarla. In quel periodo i fronti terrestri dove continuavano gli scontri erano nel continente africano, lungo il confine libico-egiziano e quello che correva fra la Somalia Britannica, il Kenya, il Sudan e l'Africa Orientale Italiana. Mussolini desiderava mostrare a Hitler che la sua partecipazione alla guerra era effettiva e che non si era limitata alla cosiddetta "pugnata alla schiena" assestata ad una Francia ormai prossima al collasso nella tarda primavera del 1940; inoltre il capo del governo italiano cominciava a temere che gli sviluppi della politica danubiana tedesca si sovrapponevano agli interessi italiani e già nel luglio egli cominciò a pensare ad un allargamento del conflitto ai Balcani a danno della Grecia e pertanto ordinò che cominciassero ad essere predisposti i necessari piani.

Hitler in quel periodo era contrario ad un'azione del genere, che considerava prematura, ma quando egli decise di inviare proprie

truppe in Romania senza prima aver consultato Mussolini, come prevedeva il Patto d'Acciaio, quest'ultimo per reazione decise di “ripagare Hitler con la stessa moneta”, ovvero di attaccare la Grecia partendo dall'Albania informandolo poco prima dell'apertura delle ostilità.

L'inizio di esse fu fissato per il 28 ottobre del 1940, diciottesimo anniversario della Marcia su Roma, senza tenere in giusta considerazione che non era opportuno cominciare una campagna bellica che si sarebbe svolta in un terreno prevalentemente montuoso poco prima dell'inverno.

Mussolini informò Hitler della sua decisione di attaccare la Grecia inviandogli una lunga lettera mentre quest'ultimo era in viaggio nella Francia meridionale per incontrare il maresciallo Philippe Pétain, che reggeva il governo del cosiddetto Stato Francese, e Francisco Franco.

Hitler rimase colpito dalla missiva e giudicò opportuno incontrarsi personalmente con Mussolini, evento che si concretò a Firenze proprio il 28 ottobre, poche ore dopo che era stato sferrato l'attacco alla Grecia.

Anche in questo caso per le forze italiane fu di notevole importanza disporre del porto di Valona, verso il quale avevano cominciato ad affluire già dalla metà di settembre sia navi mercantili per trasportare truppe, armi e rifornimenti, sia unità da guerra per scortarle e anche per aumentare la difesa contraerea della zona, sia navi ospedale per evacuare i feriti e gli ammalati e pure durante questo conflitto alcune di esse sarebbero rimaste per sempre sui fondali della città albanese.¹⁰²

102 Il primo convoglio raggiunse il porto di Valona il 16 settembre ed era formato dai piroscafi *Luisa*, *Nautilus* e *Poseidone*, scortati dalla vecchia torpediniera *Monzambano*, dai quali sbarcarono millecinquecento militari e 80 tonnellate di materiali, vedi PIER FILIPPO LUPINACCI, *La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo*, vol. IX della collana *La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1965, p. 175.

Nave ospedale Po

Questa nave ha una storia piuttosto singolare, in quanto ha operato per conto dell'Austria-Ungheria e dell'Italia, ha avuto tre nomi, ha svolto quattro funzioni e infine è affondata due volte.

Essa infatti fu costruita a Trieste fra il 1909 e il 1911, con la gemella *Helouan*, per l'Österreichischer Lloyd (Lloyd Austriaco) con il nome di *Wien* come piroscafo misto di 7.357 tonnellate di stazza lorda e 3.199 di stazza netta.¹⁰³ La nave, oltre alle merci, poteva trasportare trecento passeggeri, dei quali centottantacinque di prima classe, sessantuno di seconda e cinquantaquattro di terza e, sebbene fosse caratterizzata da un marcato rollio, poteva raggiungere la velocità molto buona per l'epoca di 17 nodi e fu impiegata sulla linea celere fra Trieste e Alessandria d'Egitto.

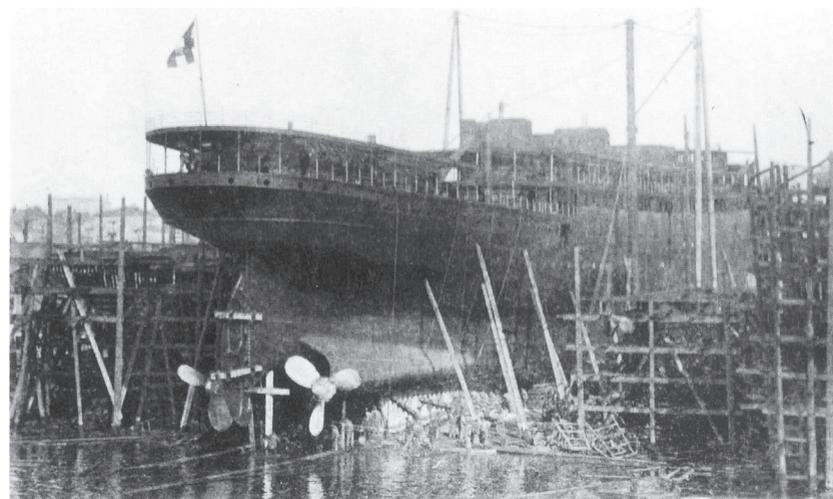


Figura 40: Il piroscafo *Wien* in costruzione sullo scalo dell'Arsenale dell'Österreichischer Lloyd (Lloyd Austriaco) a Trieste (Collezione Fulvio Petronio)

103 Per notizie sull'Österreichischer Lloyd e sulle sue navi vedi GREGOR GATSCHER-RIEDL, *Alt-Österreich auf Hoher See. Das Flottenalbum des Österreichischen Lloyd*, Berndorf, KRAL-Verlag, 2017.

Durante la Prima Guerra Mondiale essa venne requisita il 16 febbraio 1916 dalla Marina austro-ungarica e impiegata per alcuni mesi come nave ospedale con la denominazione di “Spitalshiff VIII” fino al 29 giugno successivo quando, a causa delle avarie patite per un incaglio, fu restituita all’Österreichischer Lloyd perché fossero effettuate le necessarie riparazioni.¹⁰⁴

Il 7 dicembre 1917 venne requisita di nuovo e adibita a nave caserma per gli equipaggi dei sommergibili tedeschi basati a Pola. Nelle fasi terminali del conflitto, la notte fra il 31 ottobre e l’1 novembre 1918, essa rimase coinvolta in quella che passò alla storia come l’Impresa di Pola, supervisionata dal capitano di vascello Costanzo Ciano, ovvero nell’attacco condotto da un paio di ufficiali della Regia Marina, il maggiore del Genio Navale Giovanni Raffaele Rossetti e il tenente medico Raffaele Paolucci, contro le navi ospitate in quella base.¹⁰⁵

I due impiegarono il mezzo d’assalto S 2 soprannominato “Mignatta”, ottenuto modificando un siluro, che aveva un paio di cariche di esplosivo da 175 chilogrammi ognuna con innesco a orologeria e riuscirono a minare con una di esse quella che era stata la nave ammiraglia della flotta asburgica, la moderna corazzata monocalibro *Viribus Unitis*.¹⁰⁶ Mentre si stavano allontanando da questa unità per cercare un nuovo bersaglio furono scoperti ma, prima di essere catturati, riuscirono a innescare la seconda carica ancora inserita sull’S 2 il quale si posò sul fondale della Darsena di Vergarolla vicino alla *Wien*. La detonazione dell’esplosivo danneggiò la carena della nave caserma che affondò in pochi metri

104 La *Wien*, nel periodo in cui fu utilizzata come nave ospedale, effettuò prevalentemente l’evacuazione dei feriti e degli ammalati dell’Esercito austro-ungarico dal territorio albanese, vedi WLADIMIR AICHELBURG, *K. u. K. Flotte 1900-1918*, Wien, Verlag Österreich, 1998, p. 123.

105 AUSMM, *Biografie ufficiali*, busta R 2, fascicolo 18: “Medaglia d’Oro Raffaele Rossetti”; ivi, busta P 1, fascicolo 22: “Prof. Dott. Raffaele Paolucci. Tenente generale medico della Riserva di complemento della Marina Militare. Nato a Roma il 1° giugno 1892 ed ivi deceduto il 4 settembre 1958”.

106 Ivi, *Raccolta di base*, busta 1212, fascicolo 1: “Apparecchio Mignatta”; ivi, *Biografie ufficiali*, busta C 3, fascicolo 10: “L’affondamento della *Viribus Unitis* a Pola”.

d’acqua.¹⁰⁷ Poiché i danni erano contenuti essa fu riconsegnata e riparata dalla sua vecchia ditta armatrice che, con il passaggio di Trieste all’Italia, nel 1919 cambiò denominazione in quella di Lloyd Triestino Società Anonima di Navigazione.¹⁰⁸

Anche il nome della *Wien* fu italianizzato in *Vienna* e, iscritta con il numero di matricola 67 nel Compartimento Marittimo di Trieste, la nave riprese ad operare sulla medesima tratta che aveva già percorso prima della Grande Guerra.

Essa successivamente fu impiegata sulle rotte per l’Asia e il 12 agosto 1935, in vista dell’inizio della Guerra d’Etiopia che sarebbe cominciata il successivo 3 ottobre, fu noleggiata dalla Regia Marina.¹⁰⁹

La *Vienna* fu trasformata in nave trasporto ammalati con cinquecentocinquanta posti letto e i lavori per tale conversione vennero eseguiti dalla società armatrice sotto il controllo tecnico-economico di Navalgenio Trieste della Regia Marina con la spesa complessiva di lire 4.500.000.

La *Vienna* fu dotata di un moderno impianto di aria condizionata della ditta Marelli (uno dei primi installati su una nave italiana) e di celle frigorifere della Barbieri. Essa non venne convertita semplicemente in nave ospedale perché si desiderava impiegarla non soltanto per il trasporto di feriti e di infermi dall’Africa verso l’Italia, ma anche per trasferire in Eritrea e in Somalia, da dove avrebbero operato le forze destinate all’invasione dell’Etiopia, truppe e materiali che altrimenti non sarebbe stato possibile inviare impiegando un’unità classificata ufficialmente come

107 Per maggiori informazioni sull’Impresa di Pola vedi MARCO GEMIGNANI, *I mezzi d’assalto italiani nella Prima Guerra Mondiale*, in *La guerra navale 1914-1918* a cura di ACHILLE RASTELLI-ALESSANDRO MASSIGNANI, Valdagno, Rossato, 2002, pp. 305-309.

108 AUSMM, *Raccolta di base*, busta 1734, fascicolo 2: “Elenco dei piroscafi mercantili austro-ungarici”.

109 Ivi, busta 2075, fascicolo 7: “Verbale di inizio di noleggio del piroscafo Vienna” redatto a Trieste il 21 agosto 1935 firmato per la ditta armatrice dall’ingegnere Alfredo Fabbri e dai membri della Commissione di Requisizione Piroscafi di Trieste, ovvero il capitano di fregata Aldo Bechis, il capitano di porto Francesco Ventura, per il primo capitano commissario Ettore Locuoco (assente) il capitano del Genio Navale Giuseppe Arra e il capitano del Genio Navale Alberto Oltolini.

nave ospedale. Questa scelta fu condizionata dal fatto che i porti dell'Eritrea e della Somalia avevano una ridotta ricettività e quindi era necessario sfruttare al meglio ogni singolo viaggio, tanto più che l'Etiopia, non avendo una propria Marina da guerra, non avrebbe potuto intercettare ed eventualmente sequestrare queste navi trasporto ammalati.

Con l'inizio delle ostilità vi fu il serio pericolo che la Gran Bretagna si schierasse a fianco di Addis Abeba, nel qual caso fu previsto che la *Vienna* e le altre unità mercantili italiane che svolgevano i medesimi compiti sarebbero state immediatamente classificate come navi ospedale in modo da avvalersi del loro particolare *status* e si sarebbero così limitate al trasporto di feriti e ammalati. Tuttavia tale evento non si verificò e, terminato il conflitto con l'Etiopia la *Vienna*, che durante le dodici traversate effettuate dall'8 ottobre 1935 al 6 febbraio 1937 aveva trasportato complessivamente undicimiladodici uomini e 272 tonnellate di materiali percorrendo ben 54.161 miglia, il 15 di quello stesso mese fu restituita al Lloyd Triestino che le cambiò nuovamente nome chiamandola *Po* e la iscrisse con il numero di matricola 482 al Compartimento Marittimo di Napoli.¹¹⁰

110 Ivi: "Verbale di fine noleggio del p.fo Vienna" redatto a Trieste il 15 febbraio 1937 firmato per la ditta armatrice dall'ingegnere C. De Carlo e dall'ispettore capo Francesco Filbier, dal regio commissario colonnello medico Benedetto Andrenelli e dai membri della Commissione di Requisizione Piroscafi di Trieste capitano di fregata Bruno Riva, tenente di porto Giuseppe Magaletti, capitano del Genio Navale Ernesto Pellecchia e maggiore commissario Ettore Locuoco; ivi: "Ufficio di S. M. della R. Marina. Noleggio Piroscavo Vienna".

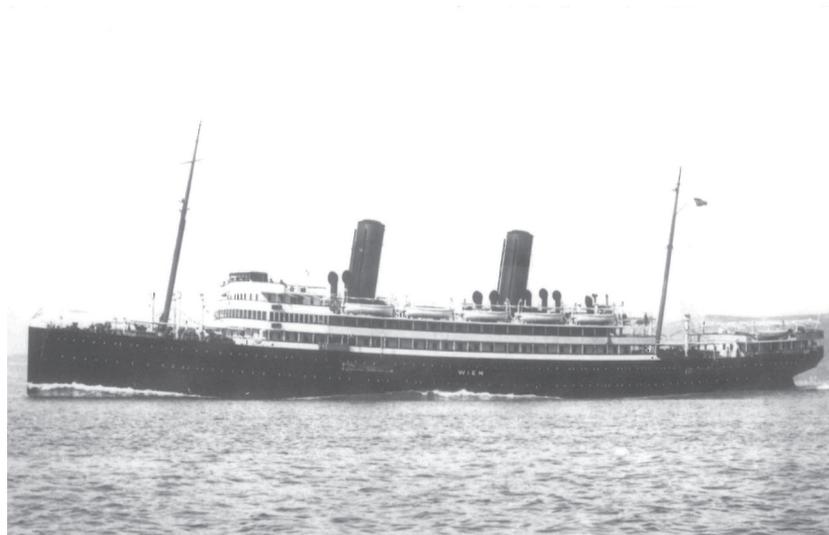


Figura 41: Il *Wien* in navigazione con la colorazione dell'Österreichischer Lloyd (Collezione Fulvio Petronio)

La *Po* tornò ad essere impiegata sulle rotte commerciali ma il 21 maggio 1940 con l'approssimarsi dell'ingresso dell'Italia nel Secondo Conflitto Mondiale che, come già riportato, sarebbe avvenuto il 10 giugno successivo, essa venne requisita a Napoli dalla Regia Marina.

La *Po* si trasferì a Trieste dove il 28 maggio iniziarono presso i Cantieri Navali Riuniti dell'Adriatico i lavori per trasformarla ufficialmente in nave ospedale, i quali terminarono il 10 luglio e che portarono il numero dei posti letto nei vari reparti a seicento.¹¹¹ La *Po* lo stesso giorno fu iscritta nei quadri del Naviglio Ausiliario dello Stato, cominciò ad imbarcare il personale militare e contestualmente si procedette alla militarizzazione di quello del Lloyd Triestino che si trovava a bordo al quale fu assegnato un grado della Regia Marina, cosicché il comandante della nave,

111 Ivi, *Statini attività bellica navi 1940-1945*, busta 50, fascicolo 13: "Stato Maggiore della R. Marina. Centro Documentazione Storica. Segreto. Nave Osp. Po (ex Vienna). Perduta il 14 marzo 1941-XX".

Luciano Guidetti, divenne capitano di corvetta.

Completato il rassetto della nave e il ripianamento dei rifornimenti, la mattina del 12 luglio l'unità eseguì la sua prima missione trasferendosi a Pola per caricare il materiale sanitario. Alle 09.00 del 15 luglio la nave lasciò la base istriana e, dopo una breve sosta a Brindisi, la sera del 17 si ormeggiò ad Augusta per imbarcare altri militari in modo da completare l'organico. Pertanto risultò che a bordo vi erano quindici ufficiali, fra i quali il tenente colonnello medico Pietro Bosio del Corpo Sanitario della Regia Marina che ebbe l'incarico di direttore e di regio commissario, quindici sottufficiali e settantuno sottocapi e comuni della medesima Forza Armata, sette infermiere volontarie della Croce Rossa Italiana a cui si aggiungeva l'originario equipaggio della *Po* che, come prima riportato, era stato militarizzato e che era formato da tredici ufficiali, sedici sottufficiali, centouno sottocapi e comuni e un paio di borghesi, per cui complessivamente sulla *Po* vi erano duecentoquaranta persone.¹¹²

Dal 23 luglio al 31 agosto essa si trattene a Milazzo e venne posta a disposizione del Comando Militare Marittimo della Sicilia per ospitare a bordo gli ammalati trasferiti dai vari enti sanitari militari dell'isola e i feriti della nave da battaglia *Giulio Cesare* che avevano partecipato alla Battaglia di Punta Stilo il 9 luglio precedente.

Il 31 agosto la *Po* lasciò Milazzo per raggiungere la vicina Messina e il 2 settembre vi sbarcò i ventuno feriti e ammalati che aveva

112 Il tenente colonnello Bosio era nato a Montevideo il 23 agosto 1889 e si era laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Genova nel giugno del 1915. Due mesi dopo si arruolò nella Regia Marina come sottotenente medico di complemento e partecipò alla Grande Guerra imbarcato sulla nave da battaglia *Roma*, sul trasporto idrovolanti e appoggio sommergibili *Europa* e sul trasporto *Bengasi*. Successivamente svolse la sua attività di ufficiale medico prevalentemente a terra e durante la Seconda Guerra Mondiale, come prima riportato, fu destinato sulla *Po* ottenendo per la sua abnegazione e perizia nel periodo in cui fu a bordo di questa nave la Croce di Guerra al Valore Militare, vedi VINCENZO MARTINES, *La storia e gli uomini del Corpo Sanitario della Marina Militare*, Roma, Ispettorato di Sanità della Marina Militare, 2000, pp. 111-112.

ancora a bordo affinché fossero ricoverati nella locale Infermeria della Regia Marina.

Alle 05.30 del 4 settembre l'unità salpò da Messina per raggiungere Tripoli in Libia dove giunse alle 09.00 del 5 e imbarcò complessivamente ben quattrocentottantatre malati, traumatizzati e convalescenti provenienti dall'Ospedale Coloniale "Vittorio Emanuele III" e dagli ospedali di riserva "Principessa di Piemonte" e "Regina Elena", a cui si aggiunsero altri duecentoventuno militari per i quali erano già stati presi provvedimenti medico-legali dalle autorità sanitarie della Tripolitania¹¹³.

Alle 14.30 del 12 settembre la *Po* partì da Tripoli e alle 08.30 del 14 essa si ormeggiò al Molo Pisacane a Napoli dove ricevette la visita dell'ammiraglio di squadra Wladimiro Pini, comandante del Dipartimento Militare Marittimo del Basso Tirreno, dopodiché iniziò lo sbarco dei degenti.¹¹⁴

Completata quest'ultima attività la *Po* dal 22 al 25 settembre fu immessa nel bacino di carenaggio della base partenopea per eseguire dei lavori relativi allo sfilamento dell'asse portaelica di sinistra per ispezionarlo e per la pulizia dell'opera viva. La sosta a Napoli si protrasse fino al 23 ottobre, dopodiché la nave ospedale si trasferì a Messina.

113 Negli stessi giorni il sottocapo di Stato Maggiore della Marina, avendo saputo che non era possibile installare sulla *Po* altre gru per aumentare il numero di scialuppe, dispose che fossero fornite alla nave ospedale sei zattere di salvataggio con la capacità complessiva di novanta persone, mezzi che ebbero una loro importanza quando l'unità sarebbe stata silurata la sera del 14 marzo 1941, come fra breve sarà riportato, vedi AUSMM, *Navi ospedale*, busta 39: lettera dell'ammiraglio di squadra Odoardo Somigli a Maricost-Roma e per conoscenza a Marina-Taranto, Marina-Messina, Marisan-Roma redatta il 6 settembre 1940, con n. di protocollo 41.961 e avente oggetto "Nave Ospedale 'Po'. Lance di salvataggio".

114 Ivi: lettera del tenente colonnello medico Pietro Bosio a Maristat-Roma, Marisan-Roma e per conoscenza Marina-Napoli redatta a bordo il 15 settembre 1940, con n. di protocollo 431 e avente oggetto "Relazione fine viaggio".



Figura 42: Il piroscafo *Wien* ribattezzato *Vienna* dopo la fine della Grande Guerra quando cominciò ad operare per conto del nuovo Lloyd Triestino Società Anonima di Navigazione (Collezione Fulvio Petronio)

Poiché in quelle settimane Mussolini aveva deciso di attaccare la Grecia, ovviamente partendo dal territorio albanese, era necessario sgomberare i degenti degli ospedali che si trovavano in quest'ultima area (per lo più ammalati di tifo, di tubercolosi, di malaria e di amebiasi) per consentire a tali strutture di curare i militari che sarebbero rimasti feriti nel corso delle operazioni belliche che iniziarono su quel fronte il 28 ottobre.

La *Po* pertanto ebbe l'incarico di trasferire questi ricoverati e così alle 17.40 del 29 ottobre lasciò Messina facendo rotta per Valona, dove vi era una Infermeria della Regia Marina (nella località di Krionero) e l'Ospedale da Campo n. 403 del Regio Esercito; la nave giunse di fronte al porto albanese nel tardo pomeriggio del 30 ma, a causa del suo pescaggio, non poté ormeggiarsi direttamente alle banchine e quindi il trasferimento dei degenti da terra alla *Po* sarebbe stato effettuato impiegando motovelieri e altre piccole imbarcazioni che, una volta giunti di fianco alla nave ospedale,

avrebbero fatto salire i ricoverati che potevano stare in piedi in un grande cesto circolare, mentre quelli barellati sarebbero stati deposti in un cesto di forma rettangolare che poi sarebbero stati issati a bordo della *Po* tramite i propri picchi di carico.

Tale attività avrebbe richiesto parecchio tempo e sarebbe risultata assai penosa per i ricoverati specialmente se il mare fosse stato agitato. Il 2 novembre cominciarono ad essere imbarcati i primi settantacinque militari, provenienti dall'Ospedale da Campo n. 403, e il giorno successivo altri sessantatre soldati che fino ad allora erano stati ricoverati nell'Ospedale da Campo n. 553.

Il 4 novembre dalla nave ospedale *California* furono trasferite sulla *Po* sette infermiere volontarie della Croce Rossa Italiana, in sostituzione del gruppo sbarcato a Napoli il 14 settembre precedente.

Il personale medico che si trovava sulla *Po*, grazie alle attrezzature presenti a bordo dell'unità, era in grado di effettuare operazioni chirurgiche e di curare i degenti e, quando si tratteneva in un porto, di fatto funzionava come un vero e proprio ospedale ed è quello che accadde quando rimase a Valona fino al mattino del 6 novembre. Essa quel giorno salpò per Durazzo, dove dette fondo alle 16.00 e il giorno successivo imbarcò un primo nucleo di centotto militari provenienti dall'Ospedale Militare di Tirana, tra i quali una settantina di feriti in combattimento, e la sera altri trentotto ammalati curati fino ad allora nell'Infermeria Presidiaria di Durazzo.



Figura 43: Il *Vienna* nel porto di Massaua durante la Guerra d’Etiopia mentre era noleggiato dalla Regia Marina come nave trasporto ammalati (Fototeca dell’Ufficio Storico della Marina Militare)

La *Po* lasciò quest’ultimo porto alle 06.55 del 9 novembre avendo a bordo quattrocentonove ricoverati; il mare era piuttosto agitato e la nave, che come era risaputo rollava parecchio, creò seri problemi ai degenti che avevano fratture agli arti inferiori, tanto che fu necessario rimuovere in tutta fretta gli apparecchi immobilizzanti Zuppinger a trazione continua per evitare che l’oscillazione a pendolo dei pesi applicati agli apparecchi stessi provocasse gravi complicazioni.¹¹⁵

Comunque alle 15.30, nonostante queste inconvenienti, la *Po* sbarcò i ricoverati a Bari e fino alla metà di gennaio del 1941 continuò a operare fra il porto pugliese, Valona e Durazzo.

Alle 15.00 del 16 gennaio la nave ospedale salpò da Bari per raggiungere Tripoli ma la notte, mentre si trovava nel Canale d’Otranto, incappò in una violentissima tempesta che le causò

¹¹⁵ Ivi: “Relazione sanitaria 2^a missione (29 ottobre-9 novembre 1940-XIX)” del tenente colonnello medico Pietro Bosio.

parecchi danni, tanto che per ripararli servì più di una settimana.¹¹⁶ Nonostante ciò la *Po* per un mese concorse al rimpatrio dei degenti dal fronte nordafricano, dopodiché dal 15 febbraio fu nuovamente destinata ad evacuare i feriti e gli ammalati che confluivano a Valona per trasportarli a Bari.

Nel frattempo il governo britannico guidato da Winston Churchill aveva deciso di appoggiare la Grecia militarmente in maniera più massiccia rispetto a quello che aveva fatto nelle prime settimane dell’attacco italiano.¹¹⁷ Così, fra i vari provvedimenti presi, vi fu quello di trasferire sul suolo ellenico i velivoli dell’815^o Air Naval Squadron della Fleet Air Arm della Royal Navy che normalmente erano imbarcati sulla portaerei *Illustrious*. Questo reparto, che impiegava i biplani monomotore Fairey “Swordfish”, era molto famoso perché aveva partecipato la notte fra l’11 e il 12 novembre 1940 all’attacco contro la base di Taranto.¹¹⁸

¹¹⁶ MARIO PERUZZI, *Le missioni avventurose d’una squadra di navi bianche*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1952, pp. 49-50, 52-53.

¹¹⁷ JOHN CARR, *The Defence and Fall of Greece 1940-41*, Barnsley, Pen & Sword, 2020, p. 58.

¹¹⁸ Questo velivolo era stato realizzato come un’iniziativa privata della ditta Fairey Aviation Company Limited all’inizio degli anni ’30 del XX secolo come risposta ad una richiesta bandita dall’Air Ministry britannico per un velivolo da ricognizione e da osservazione per dirigere il tiro delle navi, a cui in seguito si aggiunse quella in cui era specificato che il mezzo avrebbe dovuto svolgere anche il compito di aerosilurante; inoltre la progettazione di un simile tipo di apparecchio fu ulteriormente complicata dalla specifica che il carrello triciclo posteriore con le ruote avrebbe potuto essere rimpiazzato in caso di necessità da un paio di galleggianti per impiegare il velivolo come idrovolante.

L’ingegnere belga Marcel Jules Odilon Lobelle della Fairey con il suo gruppo di lavoro stilò il progetto per un velivolo monomotore biplano con struttura metallica rivestita in parte di tela e in parte di alluminio e, per le funzioni che avrebbe dovuto assolvere, ebbe la sigla TSR I (Torpedo Spotter Reconnaissance, ovvero silurante, osservatore e ricognitore). Il primo volo del prototipo avvenne il 21 marzo 1933 con ai suoi comandi il collaudatore della Fairey Christopher Staniland e dai test subito si evidenziò una scarsa potenza del motore originariamente installato che fu rimpiazzato da uno più performante. L’11 settembre l’aereo andò perduto in un incidente, ma Staniland si salvò lanciandosi con il paracadute e poté riportare che l’aereo aveva mostrato di essere instabile, per cui l’ingegnere Lobelle ridisegnò la fusoliera, allungandola di 60 centimetri, e la superficie sia dei piani di coda che del timone verticale venne aumentata. Fu pertanto costruito un secondo prototipo chiamato TSR II, che montava un propulsore ancora più potente e a

cui in seguito fu sostituita l'elica bipala di legno con una tripala metallica, che volò per la prima volta il 17 aprile 1934 pilotato dal solito Staniland.

Il TSR II rimase danneggiato nel febbraio del 1935 ma l'Air Ministry, convinto della bontà del progetto, ordinò tre esemplari di preserie per effettuare le valutazioni a cui seguì tre mesi dopo la richiesta di ottantasei aerei di serie, che vennero denominati "Swordfish" Mark I. Essi cominciarono ad entrare in servizio negli Squadron della Fleet Air Arm l'anno successivo, quando essa dipendeva dalla Royal Air Force e sostituì i vecchi Fairey "Seal". La produzione in serie proseguì alacremente e nel 1939, quando nel maggio di quell'anno la Fleet Air Arm era stata più opportunamente assegnata alla Royal Navy, essa aveva ben tredici Naval Air Squadron equipaggiati con lo "Swordfish", a cui si aggiungevano altre tre formazioni che lo utilizzavano con i galleggianti imbarcati sulle corazzate e sugli incrociatori per essere impiegati come ricognitori e per la direzione del tiro.

La versione I, che fu quella impiegata contro il naviglio italiano che si trovava a Valona, aveva una lunghezza di 10,87 metri, un'apertura alare di 13,87 metri, un peso a vuoto di 1.900 chilogrammi e a pieno carico di 3.500 chilogrammi; il propulsore era un radiale Bristol a nove cilindri Pegasus III M.3 da 690 cavalli, che permetteva una velocità massima di 224 chilometri orari a 1.450 metri di quota; la tangenza era di 5.870 metri; l'armamento era costituito da una mitragliatrice Vickers da 7,7 millimetri fissa in caccia, da una Lewis o da una Vickers K anch'essa da 7,7 millimetri brandeggiabile nella parte posteriore dell'abitacolo, a cui si aggiungeva la possibilità di trasportare agganciati sotto la fusoliera un siluro Mark XII da 457 millimetri pesante 730 chilogrammi, oppure una mina da 680 chilogrammi, o una bomba da 227 chilogrammi o due da 113 chilogrammi o un serbatoio ausiliario di carburante da 273 litri per aumentare l'autonomia, mentre sotto ognuna delle semiali poteva essere montata una bomba da 227 chilogrammi, oppure tre da 113 chilogrammi o quattro da 45 chilogrammi; inoltre vi erano degli attacchi più esterni a cui potevano essere agganciati quattro bengala illuminanti dotati di paracadute per rallentarne la discesa. L'equipaggio era composto da tre uomini alloggiati in un abitacolo aperto, nel quale davanti stava il pilota, nel centro l'osservatore e nella parte posteriore il marconista che svolgeva anche la funzione di mitragliere.

Poiché lo "Swordfish" era destinato a operare pure sulle portaerei, aveva la possibilità di ripiegare le ali all'indietro lungo i fianchi della fusoliera per ridurre l'ingombro sul ponte di volo o nell'hangar sottostante, ed era munito di un gancio di arresto sotto la parte posteriore della fusoliera ospitato in un apposito incavo.

In seguito apparvero altre tre versioni dello "Swordfish", e complessivamente ne vennero costruiti ben duemilatrecentonovantadue, dei quali seicentonovantadue dalla Fairey e millesettecento dalla Blackburn Aircraft Company, vedi ERIC BROWN, *Wings of the Navy. Flying Allied Carrier Aircraft of World War Two*, London, Jane's Publishing Company, 1980, pp. 7-20.

Per approfondimenti su questo velivolo vedi anche WILLIAM ALFRED HARRISON, *Swordfish at War*, Shepperton, Ian Allan Publishing, 1987 e DAVID WRAGG, *Stringbag. The Fairey Swordfish at War*, Barnsley, Pen & Sword, 2005.



Figura 44: Il piroscafo con il nuovo nome di *Po* dopo essere stato restituito alla società armatrice alla fine delle esigenze connesse alla Guerra d'Etiopia (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Nel corso di questa azione rimasero gravemente danneggiate le navi da battaglia *Conte di Cavour*, *Duilio* e *Littorio* e leggermente l'incrociatore pesante *Trento* e il cacciatorpediniere *Libeccio*.¹¹⁹

L'815°, al comando del capitano di corvetta sudafricano John de Filek Jago¹²⁰, era disponibile per essere trasferito in Grecia perché l'*Illustrious*, dopo aver preso parte all'incursione contro Taranto, aveva riportato serie avarie il 10 gennaio 1941 durante l'Operazione Excess, e necessitava di grosse riparazioni che

¹¹⁹ Inoltre vennero distrutti un idrovolante trimotore Cant Z. 506 "Airone" e un idrovolante Cant Z. 501 "Gabbiano" ospitati nel capannone centrale del locale idroscalo. Nel corso dell'attacco i britannici persero due "Swordfish" abbattuti dal tiro contraereo effettuato dalle navi e dalle batterie terrestri italiane, vedi FRANCESCO MATTESINI, *La notte di Taranto*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XII (1998), 4, pp. 59-69 (II parte).

¹²⁰ THE NATIONAL ARCHIVES (d'ora in poi TNA), *ADM 196*, busta 150, fascicolo 138: "Name John de Filek Jago. Date of Birth 8 March 1908. Entered Service 15 January 1923".

sarebbero state completate addirittura dall'Arsenale di Norfolk negli Stati Uniti.¹²¹

I suoi velivoli pertanto furono inizialmente trasferiti a terra nell'aeroporto della Royal Navy di Dekheila vicino ad Alessandria d'Egitto, poi a Maleme sull'Isola di Creta e infine l'11 di marzo a Eleusis nei pressi di Atene. Infatti l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante in capo della Mediterranean Fleet, resosi conto che gli attacchi fino ad allora condotti da alta quota dai bombardieri bimotori "Blenheim" della Royal Air Force per distruggere i depositi dell'Esercito italiano che combatteva contro quello greco erano inefficaci, aveva deciso di impiegare l'815° Air Naval Squadron per colpire con i siluri le navi avversarie che trasportavano i rifornimenti quando si trovavano a Valona e a Durazzo.¹²²

Siccome Eleusis era piuttosto distante da queste due città albanesi, i britannici scelsero come scalo intermedio il piccolo aeroporto di Paramythia, già impiegato dai "Blenheim" del 211° Squadron della Royal Air Force per rifornirsi di nascosto di benzina durante le incursioni che conducevano per danneggiare il sistema logistico avversario. Così fu stabilito che gli "Swordfish", dopo essere decollati da Eleusis, sarebbero atterrati poco dopo il tramonto a Paramythia dove avrebbero riempito i serbatoi di carburante in modo da non farsi individuare da qualche aereo da osservazione della Regia Aeronautica, poi sarebbero ripartiti per attaccare le navi italiane; al ritorno essi si sarebbero nuovamente fermati a Paramythia per ripianare le scorte di benzina e, ripreso il volo, avrebbero dovuto atterrare a Eleusis all'alba.

Prima di iniziare gli attacchi i britannici eseguirono nel pomeriggio

121 FRANCESCO MATTESINI, *L'attività aerea italo-tedesca nel Mediterraneo. Il contributo del "X Fliegerkorps"*. Gennaio-Maggio 1941, Roma, Aeronautica Militare Ufficio Storico, 1995, pp. 74-98; ALBERTO SANTONI, *Storia e politica dell'età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2003, p. 214.

122 Per un'analisi dell'andamento del conflitto nell'antico Mare Nostrum da parte del comandante della Mediterranean Fleet vedi GIULIANO COLLIVA, *La guerra vista da Alessandria: note e impressioni dell'ammiraglio Cunningham*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, XIV (2000), 2, pp. 143-183.

del 12 marzo una ricognizione aerea sia su Valona che su Durazzo e scoprirono che nel primo di questi porti sostavano parecchie navi mercantili italiane (infatti in quel momento, fra grandi e piccole, ve ne erano ben diciannove che stavano scaricando truppe e rifornimenti), mentre il secondo era quasi deserto. Essi pertanto ritennero opportuno concentrare nei primi giorni i loro sforzi contro Valona e, una volta che questo porto fosse diventato inagibile a causa degli scafi affondati e per il timore di nuove incursioni, avrebbero agito contro le navi che si trovavano a Durazzo.



Figura 45: Il piroscafo *Po* dopo essere stato nuovamente requisito e adibito a nave ospedale con la pitturazione bianca, la fascia verde lungo la parte alta delle fiancate e le croci rosse (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

La prima azione fu condotta il 13 marzo da cinque "Swordfish" al comando del capitano di corvetta de Filek Jago che, decollati da Eleusis e fatto scalo a Paramythia, alle 05.35 comparvero sulla Baia di Valona e alcuni di essi cominciarono a lanciare i bengala per illuminare le navi avversarie.

Due aerei si abbassarono per attaccare il piroscafo *Santa Maria*, carico di viveri, che fu colpito da un siluro a centronave a sinistra in corrispondenza della sala macchine. Tuttavia il pronto intervento di tre rimorchiatori e di un paio di motocisterne fece sì che esso affondasse in acque basse e nei giorni successivi fu possibile recuperare gran parte del suo carico e addirittura sei mesi dopo rimettere in galleggiamento il piroscafo, che poté in seguito essere rimorchiato a Venezia per completare le riparazioni.¹²³

La contraerea italiana ritenne di aver abbattuto un paio di “Swordfish”, fra i quali quello pilotato dal capitano di corvetta de Filek Jago che venne fatto prigioniero insieme agli altri due membri dell’equipaggio, l’osservatore tenente di vascello John Alexander Caldecott-Smith e il sottufficiale marconista-mitragliere Patrick Beagley.¹²⁴

Nel frattempo l’afflusso di feriti e di assiderati italiani a Valona proseguiva ininterrottamente e così alle 10.45 del 14 marzo la *Po*, che fino a quel momento in quattordici missioni aveva trasportato complessivamente circa seimilaseicento ricoverati, salpò da Bari facendo rotta verso il porto albanese, dove dette fondo alle 19.30 dello stesso giorno a circa un miglio e mezzo dalla costa vicino alla foce del Rio Secco, occupando il posto dove fino a quel momento era ancorata la motonave *Genepesca II* impegnata

123 Fra l’equipaggio del *Santa Maria* si ebbero due feriti e un morto, vedi AUSMM, *Attacchi alle basi*, busta 2, fascicolo 966: rapporto del capitano di vascello Mario Schiavuta a Marinalbania e per conoscenza a Supermarina redatto a Valona il 13 marzo 1941 con n. di protocollo 1612 S e avente oggetto “39. incursione aerea nemica su Valona. Aerosiluranti”.

Il *Santa Maria* fu catturato dai tedeschi a Venezia dopo la proclamazione dell’armistizio l’8 settembre 1943 e da essi affondato nell’ottobre del 1944 nelle acque del Porto di Lido, vedi GIAN PAOLO PAGANO, *Navi mercantili perdute*, vol. III della collana *La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1997, p. 462.

124 CHRISTOPHER SHORES-BRIAN CULL-NICOLA MALIZIA, *Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940-41*, London, Grub Street, 1987, pp. 132-133; DONALD A. BERKE-DON KINDELL-GORDON SMITH, *World War II Sea War*, vol. III, Dayton, Bertke Publications, 2012, p. 350; TNA, *ADM 196*, busta 151, fascicolo 36: “Name John Alexander Caldecott-Smith. Date of Birth 4 November 1910. Entered Service 15 May 1924”.

a sbarcare con urgenza un grosso quantitativo di carne surgelata, la quale si spostò di circa 400 metri.¹²⁵

Quella sera il Comando Marina di Valona, temendo nuovi attacchi notturni da parte dei velivoli britannici, dispose che i piroscafi che si trovavano in rada andassero ad ancorarsi a ridosso di Karaburun per essere riparati almeno da un lato dalle alture di questa penisola agli ordini e sotto il controllo della torpediniera *Altair* del tenente di vascello Carlo Cordero di Montezemolo che, per assolvere tale compito, mantenne accese le caldaie pronta a muovere con l’equipaggio al posto di combattimento.¹²⁶

125 AUSMM, *Statini dell’attività bellica delle navi*, busta 50, fascicolo 13: “Stato Maggiore della R. Marina. Centro Documentazione Storica. Segreto. Nave Osp. Po (ex Vienna). Perduta il 14 marzo 1941-XX”.

126 La torpediniera *Altair* era giunta a Valona alle 12.21 del del 13 marzo con l’incrociatore ausiliario *Francesco Morosini* per scortare da Brindisi i mercantili *Città di Marsala*, *Genepesca II* e *Monrosa*, vedi ivi, busta 17, fascicolo 6: “Nave Torpediniera Altair”, annotazione del 13 marzo 1941.

Bordo II 6.3 - 1941 A XIX


 R. NAVE OSPEDALE "PO"

Ai MARISTAT = Rep. M.D.S.
Ufficio R.T.S.C. - Sez. 3^a
ROMA
MARISAN = ROMA
s.p.c.
MARINA = NAPOLI

Ufficio Direzione Sez. _____
 INDIRIZZO TELEGRAFICO _____
 Prot. N. 104/5^a Allegati 1 elenco e relazione
 ARGOMENTO Relazione fine viaggio . -

SEGRETO

1 - Relazione completa relativa alla navigazione ed alla missione sanitaria eseguita dal 1° al 4 Marzo 1941.
 3 - Copie della relazione sanitaria per Maristat.
 1 - Elenco dei ricoverati per Marisan.

A norma delle vigenti disposizioni.

Il Tenente Colonnello
 Direttore e R. Commissario
 (Pietro BOSIO)

MINISTERO DELLA MARINA
 Direzione Generale delle Sante M. M.
 FOTOC. SEGRETO
 il 12 MAR 1941 Anno XIX
 Prot. N. 481

Pietro Bosio

Figura 46: Relazione riguardante la navigazione compiuta dalla nave ospedale *Po* dal 1° al 4 marzo 1941 firmata dal tenente colonnello medico della Regia Marina Pietro Bosio, che svolgeva a bordo dell'unità la funzione di direttore sanitario e di regio commissario (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

La torpediniera *Andromeda* del parigrado Corrado Villani, gemella dell'*Altair*, che doveva eseguire alcuni lavori di manutenzione al proprio apparato propulsivo, era stata inviata alla fonda vicino al pontile di Dukati e, ovviamente, aveva le caldaie spente; comunque poiché in quella zona della Baia di Valona non vi erano molte difese contraeree e durante la notte a terra si sarebbero svolti dei lavori, anch'essa ebbe l'equipaggio al posto di combattimento. La vecchia torpediniera *Giuseppe Cesare Abba* invece ebbe l'ordine di posizionarsi davanti a Krionero e di tenere le caldaie in pressione per essere pronta a muovere per svolgere servizi urgenti in rada. Il Comando Marina inoltre, per far fronte ad eventuali emergenze, aveva a disposizione la motovedetta della Regia Guardia di Finanza *Marras*, la cisterna per acqua *Scrivia* (usata anche come posamine e nave da sbarco), i rimorchiatori *Noli* e *Belroire*, e i motovelieri *Mare Nostrum* e *San Gaudenzio*. Poiché si temevano nuovi attacchi notturni da parte dei britannici la *Po*, come era prassi non si attenne alle regole che prevedevano che una nave ospedale dovesse tenere le luci accese per consentire il suo riconoscimento anche di notte, perché così facendo essa avrebbe permesso ai velivoli avversari di individuare facilmente Valona e di illuminare anche le altre navi italiane presenti che invece costituivano dei bersagli legittimi.

La *Po* pertanto seguì le norme sull'oscuramento e ciò le fu fatale perché quella sera l'815° aveva pianificato un secondo attacco contro Valona impiegando cinque "Swordfish" al comando del tenente di vascello Frederick Michael Alexander Torrens-Spence.¹²⁷

Infatti i velivoli, decollati da Paramythia, furono segnalati dal posto di ascolto di Dhermi che informò il Comando DICAT (Difesa Contro Aerea Territoriale) di Valona del transito di aerei diretti a nord, il quale a sua volta alle 23.05 ne mise al corrente il locale Comando Marina e dette l'avviso di preallarme.

¹²⁷ DONALD A. BERKE-DON KINDELL-GORDON SMITH, *World War II Sea War*, vol. III, cit., p. 350.

Quattro minuti dopo la Stazione di Vedetta dell'Isola di Saseno comunicò di udire verso sud rumori di aeroplani, al che fu dato il segnale di allarme e venne interrotta la fornitura di energia elettrica a Valona.

Alle 23.15 un paio di "Swordfish", dopo aver spento il motore per evitare di essere individuati, scesero di quota, puntarono sulla *Po* e lanciarono i loro siluri, uno dei quali colpì l'unità a dritta a poppavia del centro. Gli aerei poi rimisero in funzione i propulsori e si allontanarono verso il mare passando attraverso la Sella di Petrunes, alla base della Penisola di Karaburun.

La nave cominciò subito ad affondare appoppandosi sbandando leggermente sulla dritta e, prima che fossero ammainate le lance, tre crocerossine si gettarono in acqua e un ufficiale le seguì immediatamente per poterle aiutare. Pochi istanti dopo cominciò ad essere calata la prima scialuppa e poco dopo altre quattro lance di sinistra vennero ammainate, ma una di queste si scoccò prima di toccare l'acqua e si rovesciò facendo cadere il personale che vi era salito.

La poppa della nave rapidamente si trovò sotto la superficie del mare e coloro che non erano riusciti a salire sopra le scialuppe cercarono di allontanarsi a nuoto per timore di essere presi dal risucchio. Fortunatamente il cassero di poppa di legno si distaccò dalla *Po* e affiorò insieme alle zattere di salvataggio che vi si trovavano e così molti di quelli che erano in mare poterono salirvi sopra o aggrapparvisi nell'attesa dei soccorsi.

Il Comando Marina di Valona seppe quello che era accaduto alla *Po* dalla Stazione Segnali di Krionero, che riferì di aver visto alcuni messaggi morse luminosi trasmessi con il fanale in testa d'albero della nave ospedale ma che non si era riusciti a interpretare, e da una comunicazione della sezione dell'autoreparto del Regio Esercito di Redimes, che lo informò che la nave era stata colpita ed era in fase di affondamento.

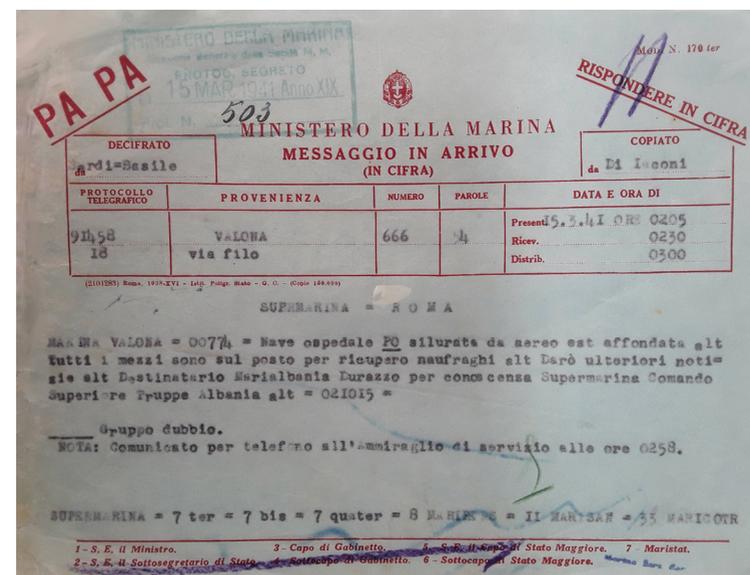


Figura 47: Il telegramma annunciante l'affondamento della *Po*. La sigla "PAPA" in alto a sinistra significa "Precedenza assoluta su precedenza assoluta" e riguardava la priorità con la quale andava inoltrato il messaggio (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Il Comando Marina immediatamente ordinò alle torpediniere *Altair* e *Andromeda*, alla motovedetta *Marras*, alla cisterna per acqua *Scrivia*, ai rimorchiatori *Noli* e *Belvoire* e ai motovelieri *Mare Nostrum* e *San Gaudenzio* di salpare immediatamente e di recarsi dove era alla fonda la *Po* per recuperare i suoi naufraghi e, per meglio dirigere le operazioni di soccorso, dispose che su alcune di queste unità si imbarcassero degli ufficiali della Regia Marina (due sul *Marras*, uno sul *Belvoire* cinque sul *Mare Nostrum* e uno sul *San Gaudenzio*).

Inoltre il Comando Marina informò di quanto era accaduto l'Ospedale da Campo n. 403 chiedendo l'invio del maggior numero possibile di autoambulanze, mobilitò l'Infermeria della Marina e inviò con un'automobile tre ufficiali a Redimes, la spiaggia più

prossima al luogo dell'affondamento, per organizzare le ricerche degli scampati che avessero raggiunto la costa.¹²⁸

Il pronto intervento di queste navi, a cui si aggiunse il *Genepesca II* che, essendo l'unità più vicina alla nave ospedale salpò immediatamente per avvicinarsi al luogo del naufragio, fece sì che le perdite fra l'equipaggio della *Po* fossero contenute e assommarono a ventidue persone: tredici annegarono nella lancia che si rovesciò, fra le quali le crocerossine Vanda Secchi di Brescia ed Ennia Tramontani di Milano; una terza crocerossina, la capogruppo Maria Federici di Gardone Valtrompia, che aveva cercato di aiutarle e poi di raggiungere la riva a nuoto, seguì la stessa sorte; quattro marinai rimasero bloccati nei locali di poppa della *Po* e quattro decedettero d'ipotermia a bordo del *Genepesca II*.¹²⁹

Su quest'ultima unità era salita anche l'infermiera del Littorio Edda Ciano Mussolini¹³⁰, figlia del Duce, e di lei scrisse il tenente

128 Ivi, *Attacchi alle basi*, busta 2, fascicolo 966: "Comando R. Marina Valona. Rapporto sul siluramento della nave ospedale 'Po' e salvataggio del suo personale".

129 Il 3 giugno successivo un'altra crocerossina, Maria Regina Giovesi Medaglia di Como, rimasta per oltre quaranta minuti in acqua coperta di nafta che aveva anche ingerito, decedette per setticemia. Le tre infermiere volontarie Federici, Secchi e Tramontani ebbero la Medaglia d'Oro al Merito della Croce Rossa Italiana e la Medaglia d'Argento al Valore Militare, mentre Medaglia fu decorata con quella di Bronzo al Valore Militare, vedi MARIA ENRICA MONACO GORNI-GIORGIO CECI, *L'affondamento della R. N. Ospedale "Po" (Baia di Valona, 14 marzo 1941)*, Aprilia, Croce Rossa Italiana-Comitato di Aprilia, 2017, p. 43.

130 Edda Ciano Mussolini all'epoca dell'affondamento della *Po* non era ancora una crocerossina. Appena l'Italia entrò nella Seconda Guerra Mondiale lei partì da Roma in vagone letto e si presentò a Torino, il capoluogo di regione più vicino alla zona dei combattimenti con la Francia, nella sede del locale Ispettorato della Croce Rossa Italiana per ottenere subito il diploma di infermiera volontaria e poter così assistere i feriti del Regio Esercito. La sorella ispettrice Paola de la Forest non accolse la sua richiesta, rispondendole che le norme erano uguali per tutte e così Edda Ciano Mussolini venne inserita in un Corso per Infermiere del Littorio, che dopo una breve preparazione permetteva comunque l'accesso al Secondo Corso delle Infermiere Volontarie della Croce Rossa, che lei avrebbe completato a Roma nel dicembre del 1941, vedi VIRGINIA BRAYDA-GIOVANNA DI RAGO, *Sorelle di terra e di mare. Storia delle infermiere volontarie piemontesi della Croce Rossa Italiana 1909-1962*, Torino, Croce Rossa Italiana-Comitato Provinciale di Torino, 2004, p. 73. Si ringrazia per la precisazione sorella Costanza Arcuri referente nazionale per la storia delle infermiere

colonnello medico Bosio che "fin dall'inizio del sinistro Ella è stata conscia della gravità della situazione. Lanciatasi in mare non ha voluto essere subito raccolta da una lancia vicina, dicendo che non si fossero preoccupati di lei, esperta nuotatrice, ma che avessero rivolto l'attenzione agli altri naufraghi bisognosi di più immediato soccorso; ed infatti raggiunse l'imbarcazione dopo che gli altri vicini erano stati raccolti. Né si disinteressò dei naufraghi superstiti neppure a bordo del *Genepesca II* incurante di sé prodigava le sue cure di esperta infermiera".¹³¹

L'infermiera Edda Ciano Mussolini voleva rimanere a bordo di questa nave per continuare la sua opera ma il capitano di vascello Mario Schiavuta, responsabile del Comando Marina di Valona, temendo che i velivoli britannici tentassero un nuovo attacco contro le navi presenti nella baia, si recò sul *Genepesca II* e ordinò al suo comandante di dare fondo davanti a Krionero. L'unità fu poi affiancata dalla cisterna *Scrivia* e dalla motovedetta *Marras* che trasferirono i naufraghi a terra dove furono smistati fra l'Infermeria della Regia Marina, l'Ospedale da Campo n. 403 e il Comando Marina.

La *Po* è rimasta da allora, in assetto di navigazione, su un fondale di circa 35 metri in buono stato di conservazione, con le sue strutture superiori a soli 12 metri sotto la superficie del mare. Il relitto risulta completamente ispezionabile e vi sono dei locali che di fatto sono rimasti come erano al momento del suo affondamento, comprese le attrezzature sanitarie che vi erano sistemate.¹³²

volontarie della Croce Rossa Italiana.

131 AUSMM, *Attacchi alle basi*, busta 2, fascicolo 966: "Comando R. Marina Valona. Rapporto sul siluramento della nave ospedale 'Po' e salvataggio del suo personale". Edda Ciano Mussolini per quanto fatto nell'occasione dell'affondamento della *Po* ebbe la Medaglia di Bronzo al Valore Militare.

132 FABIO RUBERTI, *Condannata dall'oscuramento*, in "Sub", XXIII (2007), 266, pp. 50-57.



Figura 48: La parte più alta di uno degli alberi della *Po* emergente dalle acque di Valona dopo il suo siluramento (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Torpediniera *Andromeda*

L'*Andromeda* faceva parte delle torpediniere della serie "Perseo" della numerosa classe "Spica" che fu realizzata negli anni '30 del XX secolo per ammodernare e potenziare tale componente della Regia Marina in quanto in quel periodo essa era costituita prevalentemente da caccia declassati, che erano stati intensamente impiegati durante il Primo Conflitto Mondiale, e da poche vecchie torpediniere anch'esse molto usurate.



Figura 49: La torpediniera *Andromeda* della serie "Perseo" della consistente classe "Spica", facilmente riconoscibile per le grandi lettere AD dipinte in rosso su entrambe le fiancate e per le stesse più piccole riportate al giardinetto di dritta e a quello di sinistra (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Lo Stato Maggiore della Marina, poiché desiderava costruire parecchie nuove torpediniere mantenendo fede ai trattati

internazionali per il contenimento degli armamenti navali i quali prevedevano che se esse avessero avuto un dislocamento scarico uguale o inferiore alle 610 tonnellate non avrebbero avuto limitazioni numeriche, dispose che il Comitato per l'Esame dei Progetti delle Navi elaborasse i disegni tenendo conto che il dislocamento delle nuove torpediniere non poteva eccedere le 610 tonnellate.

Tuttavia lo Stato Maggiore richiese che queste unità avrebbero dovuto possedere una velocità, un'autonomia e un armamento tali (fra cui tre cannoni in impianti singoli) che non era possibile rimanere nel dislocamento previsto.

Il Comitato per l'Esame dei Progetti delle Navi suggerì di non montare un cannone per diminuire il peso, ma lo Stato Maggiore preferì che le prime due unità impostate il 24 maggio 1933, la *Spica* e l'*Astore*, avessero i tre cannoni, anche se il loro dislocamento a vuoto avrebbe raggiunto le 630 tonnellate e quindi sarebbero rientrate fra le navi soggette al limite numerico. Nel testare queste due unità nacque l'esigenza di dovervi apportare delle modifiche che fecero ulteriormente aumentare il loro dislocamento, però nel frattempo alcune Marine avevano cominciato a disattendere quanto era stato stabilito durante la Conferenza di Londra e addirittura essa fu ufficialmente denunciata sia dai tedeschi che dai nipponici. Lo Stato Maggiore della Marina italiana giudicò a quel punto di non ritenersi più vincolato alle limitazioni dell'accordo sottoscritto nella capitale britannica, tanto che le nuove torpediniere di questa classe della serie "Climene" e "Perseo" (fra le quali l'*Andromeda*) ebbero un dislocamento a vuoto rispettivamente di 652 e 642 tonnellate e addirittura la terza serie "Alcione" arrivò a 679 tonnellate.¹³³

Queste navi, per poter assolvere i compiti tattici che all'epoca erano affidati alle torpediniere e che presupponevano un'alta velocità, avevano una forma dello scafo molto affinata che permise

¹³³ PAOLO MARIO POLLINA, *Le torpediniere italiane 1881-1964*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1974, pp. 271-278.

ad alcune di esse, durante le prove, di superare i 37,5 nodi.

Il loro aspetto era al tempo stesso armonioso e sobrio; le sistemazioni logistiche e la compartimentazione interna erano molto funzionali e razionali; si dimostrarono unità robuste, manovriere, di facile condotta e abbastanza comode per i membri dei loro equipaggi.

Tuttavia l'armamento, simile a quello delle contemporanee torpediniere delle altre Marine, durante la Seconda Guerra Mondiale si dimostrò non perfettamente rispondente alla maggior parte delle missioni che le "Spica" dovettero svolgere, ovvero la lotta contro i sommergibili e la difesa contraerea, cosicché molte di esse nel corso del conflitto sostituirono le armi da 13,2 millimetri con le più performanti mitragliere da 20 millimetri singole o binate.¹³⁴

Dopo l'entrata in servizio nel dicembre del 1936 l'*Andromeda*, che aveva come distintivo ottico di fiancata le lettere rosse AD, svolse un periodo di intenso addestramento nel Mar Ligure, dopodiché nei primi mesi del 1937 fu inviata in Egeo sostando nel possedimento italiano del Dodecaneso. Rimpatriata, l'unità svolse alcune crociere nel Mar Ligure e nel Tirreno e nell'estate del 1937 ebbe il suo primo impiego legato alla Guerra di Spagna, iniziata nel luglio dell'anno precedente con una sollevazione dei nazionalisti, appoggiati dall'Italia e dalla Germania, che desideravano rovesciare il governo repubblicano di Madrid, sostenuto dall'Unione Sovietica.

L'*Andromeda*, con le gemelle *Altair*, *Aldebaran* e *Antares* inquadrata nella Dodicesima Squadriglia Torpediniere al comando del capitano di corvetta Manlio Lazzeri, venne utilizzata per contrastare il contrabbando di guerra diretto in Spagna a favore del governo repubblicano operando dalla Sicilia. Oltre alla Dodicesima Squadriglia furono rischierate nell'isola altre navi similari, caccia, incrociatori leggeri e ausiliari ed esse dovevano pattugliare le acque fra la Sicilia e la Tunisia per identificare tutti i piroscafi

¹³⁴ Ivi, pp. 279-281.

che fossero transitati in quel tratto di mare e in particolare quelli che navigassero senza bandiera e di notte a fanali oscurati, quelli di nazionalità spagnola repubblicana o sovietica, che battessero bandiera di uno Stato normalmente non abituale nel Mediterraneo (come ad esempio quella panamense), che fossero scortati da unità da guerra repubblicane, che navigassero in convoglio o che avessero in coperta dei carichi militari (mezzi corazzati, cannoni, ecc.). Quando fosse stato individuato un piroscafo della Spagna repubblicana o al suo servizio la nave della Regia Marina avrebbe dovuto segnalarlo al sommergibile in agguato più vicino, il quale si sarebbe portato sulla rotta del mercantile per silurarlo. Se in zona non vi fosse stato un battello subacqueo l'unità italiana avrebbe seguito il piroscafo fino al calare del buio e poi, constatato che nei pressi non vi fossero navi neutrali, lo avrebbe affondato con i siluri.¹³⁵

L'*Andromeda* fra l'11 agosto e il 5 settembre eseguì cinque missioni di questo tipo, dopodiché con le altre unità della Dodicesima Squadriglia fu dislocata nell'Isola di Lero in Egeo per pattugliare la rotta che attraversava quel mare collegando lo Stretto dei Dardanelli ad Alessandria d'Egitto.¹³⁶

L'*Andromeda* nella primavera del 1938 fu fra quelle unità scelte per partecipare alla spettacolare rivista navale che, insieme ad altri eventi, era stata pianificata in occasione della visita ufficiale di Adolf Hitler in Italia per restituire quella fatta da Mussolini in Germania nel settembre del 1937.¹³⁷

Poiché era ormai noto l'avvicinamento diplomatico di Roma e di Berlino, Mussolini voleva mettere in mostra in maniera massiccia il proprio apparato bellico che, senza dubbio, aveva un punto di

¹³⁵ FRANCO BARGONI, *L'impegno navale italiano durante la Guerra civile spagnola (1936-1939)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1992, pp. 294-296.

¹³⁶ Ivi, pp. 325-328.

¹³⁷ AUSMM, *Raccolta di base*, busta 2707: lettera del dottor Carmine Senise al Ministero della Guerra, al Ministero dell'Aeronautica e al Ministero della Marina redatta a Roma il 10 aprile 1938, con n. di protocollo 441RG55/1252 e avente oggetto "Viaggio del Führer in Italia".

forza nella Regia Marina. Per impressionare Hitler pertanto, oltre a pianificare complesse esercitazioni di reparti del Regio Esercito e della Regia Aeronautica, fu progettata una grandiosa parata navale nel Golfo di Napoli, chiamata in maniera sintetica "Rivista H", nella quale la lettera "H" stava appunto a indicare Hitler.

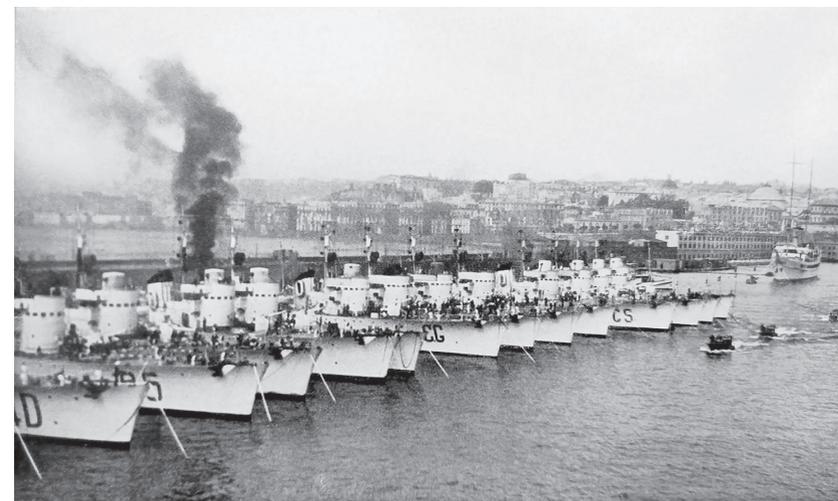


Figura 50: Torpediniere della classe "Spica" ormeggiate in andana a Napoli nel maggio del 1938 in occasione della "Rivista H". L'*Andromeda* è la prima a sinistra (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Alla parata presero parte due navi da battaglia, diciotto incrociatori fra pesanti e leggeri, sette esploratori, diciotto caccia, trenta torpediniere (fra la quali l'*Andromeda*), ventiquattro mas, ottantasei sommergibili per un totale di centonovantuno unità da guerra, ed inoltre furono mobilitate alcune squadriglie di velivoli della Ricognizione Marittima e, per fare atto di presenza, le navi passeggeri *Esperia*, *Rex*, *Roma*, *Saturnia* e dieci piroscafi requisiti (incrociatori ausiliari, trasporti e navi ospedali).¹³⁸

¹³⁸ Molto consistente fu pure il numero dei membri degli equipaggi delle navi, dei sommergibili e dei velivoli che parteciparono alla rivista: infatti sulle unità da guerra di superficie e sui battelli subacquei si contarono ventiseimilacinquecentoquarantacinque uomini, sopra le navi mercantili tremilaseicentonove uomini, sugli aerei seicentosettanta

Il 3 maggio Hitler giunse a Roma e il 5 successivo si recò a Napoli in treno accompagnato da un folto seguito, dal monarca Vittorio Emanuele III e dal principe ereditario Umberto, e alle 10.30 si imbarcò sulla nave da battaglia *Conte di Cavour* sulla quale lo aspettava Mussolini. Nelle ore successive nel Golfo di Napoli si tennero esercitazioni di attacco da parte di torpediniere, di mas, di sommergibili, di tiro con i grossi calibri anche contro un bersaglio radiocomandato, di evoluzioni della flotta a distanza ravvicinata con spettacolari incroci di rotta fra le navi da battaglia e le torpediniere che esaltarono le capacità manovriere delle navi della Regia Marina e le qualità dei loro comandanti.¹³⁹

Dopo questo impegnativo evento l'*Andromeda* si trasferì a Genova dove la mattina del 19 giugno successivo si svolse la cerimonia della consegna della bandiera di combattimento ad essa, all'*Altair*, all'*Aldebaran*, all'*Antares*, alla *Cassiopea* e alla *Canopo*, insegne che furono offerte dal Comando Federale della Gioventù Italiana del Littorio e benedette da monsignor Davide Sanguinetti, vicario del vescovo del capoluogo ligure.¹⁴⁰

uomini; inoltre gli invitati imbarcati sulle unità della Regia Marina furono millequattrocentoquindici e quelli sulle navi mercantili undicimilatrecentosette, per un totale complessivo di ben quarantatremilacinquecentoquarantasei persone, vedi ivi, busta 2360, fascicolo 1: "Forza che prende parte alla esercitazione navale del 5 maggio 1938-XVI".

139 Ivi: "Ufficio di Stato Maggiore della Marina. Reparto Operazioni. Ordine generale per la esercitazione navale del 5 maggio 1938-XVI". Per ulteriori informazioni su questa parata e sulle altre che si svolsero nel Golfo di Napoli in quello stesso periodo vedi TULLIO MARCON, *Riviste navali a Napoli negli anni Trenta*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", IX (1995), 2, pp. 93-114.

140 AUSMM, *Raccolta di base*, busta 2804, fascicolo 6: lettera del capitano di vascello Luigi Rubartelli a Marina-La Spezia redatta a Genova il 24 giugno 1938, con n. di protocollo 4420 e avente oggetto "Consegna della bandiera di combattimento alle torpediniere della IX e XII Squadriglia".

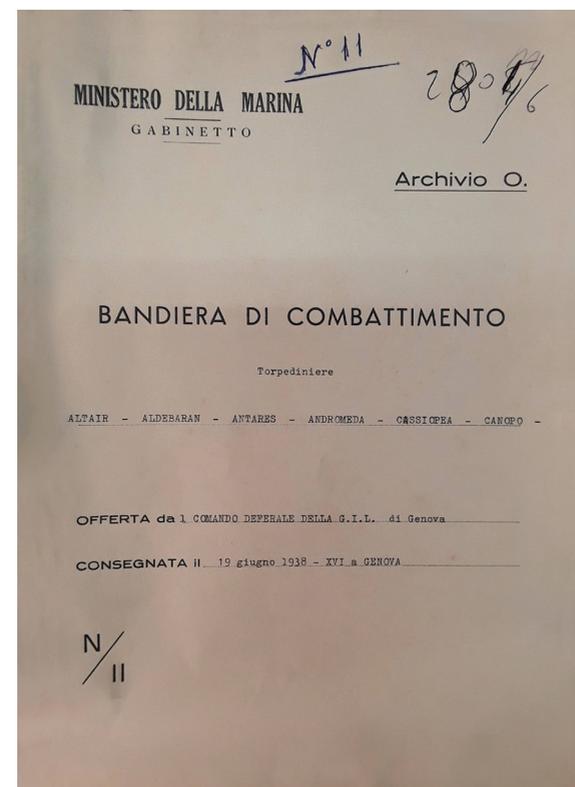


Figura 51: Il fascicolo contenente la pratica della cerimonia per la consegna della bandiera di combattimento all'*Andromeda* e ad altre cinque torpediniere della medesima classe avvenuta a Genova il 19 giugno 1938 (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Essa fu poi aggregata alla Divisione Scuola Comando che allora come oggi aveva sede ad Augusta partecipando a tutte le sessioni e le navigazioni a scopo addestrativo, ma venne mobilitata con le altre unità della Divisione all'inizio del marzo del 1939 quando le navi da guerra spagnole repubblicane che si trovavano nella base di Cartagena, per evitare di essere catturate dai nazionalisti che ormai avevano preso il sopravvento, salparono il 5 di quel mese con rotta verso oriente.

Si temeva che esse volessero riparare in Mar Nero per poi consegnarsi all'Unione Sovietica e per evitare ciò la Regia Marina schierò parecchie unità nelle aree dove avrebbero dovuto transitare le navi spagnole. La Divisione Scuola Comando, che in quei giorni si trovava a Tripoli, ebbe l'incarico di pattugliare le acque fra il porto libico, Malta e Capo delle Correnti in Sicilia, ma la formazione navale iberica la notte fra il 6 e il 7 marzo si rifugiò nel porto di Biserta dove venne internata e disarmata dalle autorità francesi e, terminato il conflitto civile, il 2 aprile fu consegnata ai nazionalisti.¹⁴¹

Il 10 giugno 1940, come già ricordato, l'Italia entrò nella Seconda Guerra Mondiale al fianco della Germania e quattro giorni dopo l'*Andromeda* all'epoca comandata dal tenente di vascello Enea Picchio, con le altre tre torpediniere della Dodicesima Squadriglia agli ordini del capitano di fregata Adone Del Cima, si trasferì per circa due settimane dalla Sicilia nel Mar Ligure, per proteggere le sue coste da nuove incursioni della Marine Nationale d'oltralpe, dopo che Genova e altre località vicine erano state cannoneggiate dal mare proprio il 14 giugno.¹⁴²

Dopo la resa della Francia la Dodicesima Squadriglia fu nuovamente spostata in Sicilia e fra il 2 e il 3 luglio l'*Andromeda* prese parte alla scorta di un'unità che doveva deporre delle mine; nelle settimane successive eseguì missioni per la ricerca di navi avversarie e per scortare i mercantili che trasportavano truppe e rifornimenti dall'Italia a Bengasi e a Tripoli in Libia.¹⁴³

141 FRANCO BARGONI, *L'impegno navale italiano durante la Guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 406-408, 411.

142 PIERRE HERVIEUX, *Il bombardamento navale del 14 giugno 1940*, in "Storia Militare", X (2002), 110, pp. 48-49. Del Cima, da capitano di vascello, sarebbe stato il primo e unico comandante della moderna nave da battaglia *Roma*, a bordo della quale sarebbe deceduto con altre millecentonovantadue uomini il 9 settembre 1943 nel suo affondamento per attacco aereo tedesco durante gli eventi post-armistiziali; per la sua biografia vedi MARCO GEMIGNANI, *Adone Del Cima comandante della corazzata Roma*, Roma, Rai Trade, 2005.

143 AUSMM, *Statini dell'attività bellica delle navi*, busta 17, fascicolo 10: "Cenni storici relativi all'attività della Tp. Andromeda".

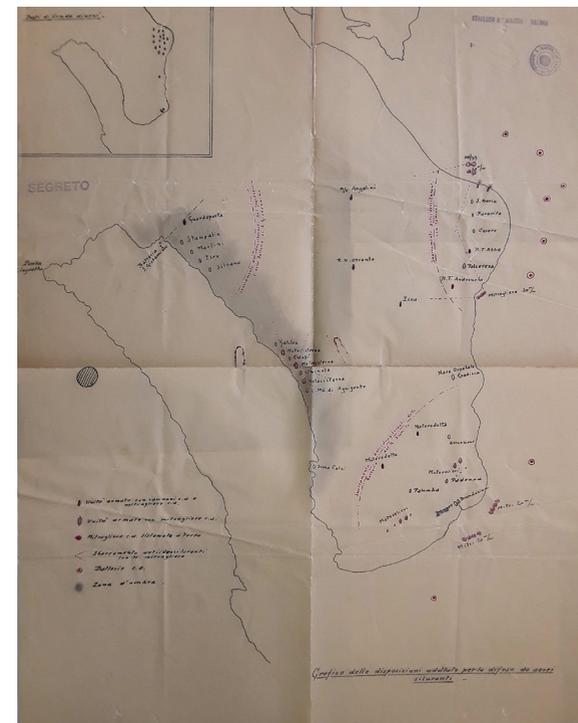


Figura 52: Schizzo con classifica "Segreto" del Comando della Regia Marina di Valona con indicati nel riquadro in alto a sinistra i normali posti di fonda delle navi italiane che sostavano nella locale Baia e nella parte centrale quelli assegnati più diradati alla metà del marzo del 1941 per far fronte ad eventuali attacchi aerei avversari. Nel medesimo schizzo sono riportate con cerchietti le postazioni a terra delle batterie contraeree i cui settori di tiro in funzione antiaerosilurante sono tratteggiati in rosso.

Si può notare la posizione inizialmente assegnata alla torpediniera *Andromeda* nella parte meridionale di Valona prima che venisse inviata nei pressi di Karaburun per garantire la difesa contraerea delle navi ancorate in quella zona della Baia, spostamento che le fu fatale il 17 marzo 1941 (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Il 29 ottobre la torpediniera giunse a Brindisi per essere impiegata nella protezione dei piroscafi nazionali utilizzati nel trasferimento dei reparti del Regio Esercito destinati in Albania per combattere

contro quelli ellenici dopo che l'Italia il 28 ottobre aveva dichiarato guerra alla Grecia.¹⁴⁴

Pertanto l'*Andromeda* nelle settimane seguenti effettuò parecchie missioni di scorta operando fra i porti di Brindisi e Valona, e di Bari e Durazzo. Nel corso di questa attività il 6 dicembre alle 18.05 la torpediniera e la gemella *Altair* salparono da Brindisi facendo rotta per un punto a 40 miglia dalla base pugliese dove quella mattina era stato gravemente danneggiato da un siluro il mercantile italiano *Olimpia* da 6.040 tonnellate di stazza lorda che, insieme al similare *Carnia*, era partito da Durazzo con la scorta del cacciatorpediniere *Augusto Riboty*.¹⁴⁵ Le due unità, giunte nella zona dell'attacco, condussero una serrata caccia antisom insieme a tre mas della Tredicesima Squadriglia e molto probabilmente riuscirono ad affondare il sommergibile britannico *Triton* comandato dal tenente di vascello Guy Watkins, lo stesso che aveva silurato l'*Olimpia* il quale nel frattempo, trainato dal *Carnia* e dal rimorchiatore *Ercole*, aveva raggiunto Brindisi.¹⁴⁶



Figura 53: Nell'immagine è possibile rendersi conto dell'armamento della torpediniera *Andromeda* e delle sue linee sobrie e al tempo stesso eleganti (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

L'*Andromeda*, nel proseguire le missioni per la scorta convogli fra la Puglia e l'Albania, il 24 dicembre soccorse il piroscafo *Firenze* che era stato silurato dal sommergibile greco *Papanikolis* del tenente di vascello Miltonas Iatrides al largo di Valona, riuscendo a salvare una trentina di naufraghi appartenenti alla Divisione Alpina Cuneense.¹⁴⁷

Il comando della torpediniera il 5 gennaio 1941 fu assunto dal tenente di vascello Corrado Villani e lo stesso giorno, come il

144 Ivi: "Nave Torpediniera Andromeda", annotazione del 29 ottobre 1940.

145 JÜRGEN ROHWER, *Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theatre of Operations, 1939-1945*, London, Greenhill Books, 1997, p. 129.

146 AUSMM, *Stazioni dell'attività bellica delle navi*, busta 17, fascicolo 10: "Nave Torpediniera Andromeda", annotazioni del 6 e del 7 dicembre 1940; TULLIO MARCON, "Spica": una classe gloriosa (1936-1964), in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XV (2001), 2, p. 23. L'affondamento del *Triton* è stato attribuito all'azione nella quale fu coinvolta il 6 dicembre l'*Andromeda* in quanto era l'unico battello della Royal Navy che si trovasse in quel momento nell'area dove si svolse la caccia antisom e che non sia più rientrato alla base.

147 JÜRGEN ROHWER, *Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theatre of Operations, 1939-1945*, cit., p. 129.

Sul *Firenze* complessivamente erano imbarcati novecentonovantasei uomini, dei quali se ne salvarono novecentotré grazie in particolare alla manovra di attracco che fece l'incrociatore ausiliario *Barletta*, che si affiancò al piroscafo imbarcando direttamente gli alpini e i membri dell'equipaggio come avevano fatto venticinque anni prima la torpediniera d'alto mare *Albatros* e i *drifters* britannici *Evening Star* e *Lottie Leask* nel ricordato affondamento del piroscafo *Re Umberto* a Valona, vedi PIER FILIPPO LUPINACCI, *La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo*, cit., pp. 51-52.

successivo 1° marzo 1941, l'*Andromeda* eseguì con altre navi il cannoneggiamento della strada litoranea nella zona di Porto Palermo per tentare di interrompere il flusso di truppe e rifornimenti all'Esercito greco che era riuscito a penetrare in Albania.¹⁴⁸

Dopo aver svolto altre missioni di guerra nell'Adriatico meridionale, la sera dell'11 marzo si ormeggiò a Valona dove rimase per incrementare la difesa contraerea delle navi italiane che vi si trovavano a causa dell'intensificarsi degli attacchi dei velivoli avversari, che due giorni dopo danneggiarono il piroscalo *Santa Maria*, perdendo un paio di aerei biplani monomotore Fairey "Swordfish" dell'815° Naval Air Squadron della Fleet Air Arm britannica decollati dall'aeroporto greco di Paramythia in Epiro, e il 14 affondarono la nave ospedale *Po*.

Nel pomeriggio del 16 marzo l'*Andromeda* ebbe l'ordine di spostarsi nella zona a ridosso di Karaburun nella Baia di Valona, dove in precedenza avevano dato fondo sei navi mercantili in quanto si riteneva che la presenza dei rilievi montuosi avrebbe garantito una maggior protezione ai piroscali. L'*Andromeda* si ancorò all'estremità meridionale della fila di mercantili con la prora verso la terraferma mentre la vecchia torpediniera *Cesare Abba* dette fondo dalla parte opposta ed entrambe le navi da guerra rimasero con le caldaie in pressione pronte a muoversi in caso di necessità. A est dei sei piroscali si posizionarono la motonave *Genepesca II* e la nave cisterna e da sbarco *Sesia* che avrebbero soccorso le unità eventualmente colpite dagli aerei avversari.

148 AUSMM, *Statini dell'attività bellica delle navi*, busta 17, fascicolo 10: "Cenni storici relativi all'attività della Tp. Andromeda".

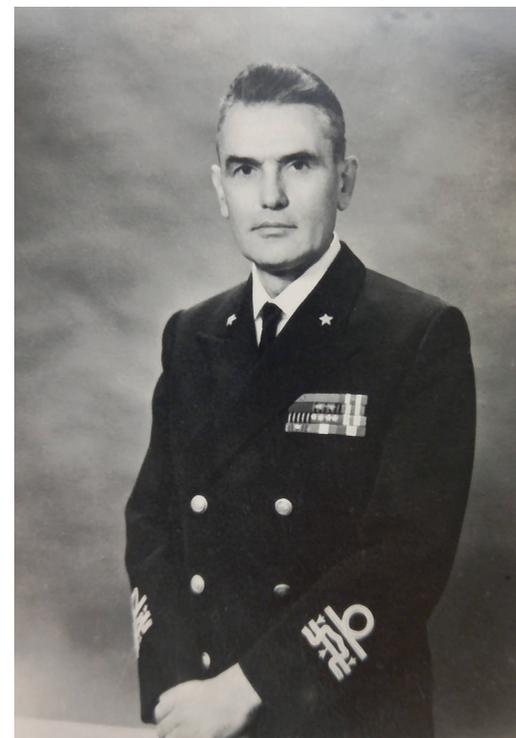


Figura 54: Il contrammiraglio Corrado Villani, che da tenente di vascello assunse il comando dell'*Andromeda* dal 5 gennaio 1941 fino al suo affondamento nella Baia di Valona (Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Alle 23.50 dello stesso 16 marzo furono avvistati nei pressi di Valona sei velivoli "Swordfish" dell'815° Naval Air Squadron, accolti dal tiro di sbarramento contraereo e uno di essi, giunto a 400 metri dall'*Andromeda*, sganciò un siluro. Il comandante della torpediniera mise le macchine avanti tutta per evitare di essere colpito, ma alle 02.00 circa del 17 marzo la nave fu centrata sulla fiancata di sinistra in corrispondenza del fumaiolo. La detonazione del siluro causò gravi danni alla sala macchine e le caldaie, che erano in pressione, esplosero.¹⁴⁹

149 TIM BENBOW, *British Naval Aviation. The First 100 Years*, Farnham-Burlington,

L'*Andromeda* affondò in due minuti con la perdita di quarantanove dei centotrentasette uomini che costituivano in quel periodo il suo equipaggio. Il relitto giace, spezzato in due tronconi piegato come una lettera "V" in stampatello, a una profondità di una cinquantina di metri. La parte centrale dove il siluro colpì la torpediniera è un groviglio di lamiere, mentre la prora e la poppa sono ben conservate e si possono facilmente riconoscere i tre impianti singoli scudati con i cannoni da 100 millimetri e i tubi lanciasiluri.¹⁵⁰

Piroscafo Luciano

Questo piroscafo da carico era stato realizzato in Gran Bretagna dal cantiere Earle's Shipbuilding & Engineering Company Ltd. di Hull e completato nell'agosto del 1913 per conto della famosa Ellerman Lines Ltd. di Liverpool con il nome di *Maronian*.

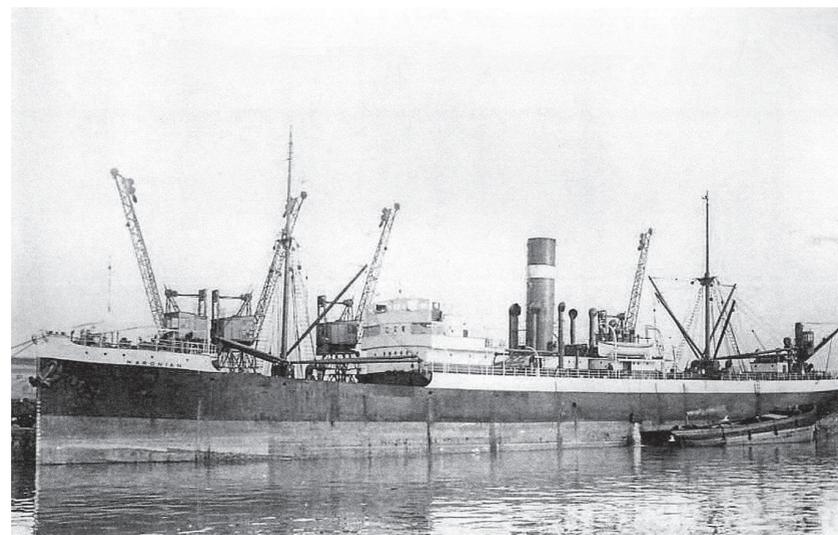


Figura 55: Il piroscafo *Luciano*, quando ancora operava per la Gran Bretagna come *Maronian* (Associazione Italiana di Documentazione Marittima e Navale)

Ashgate, 2011, p. 92; AUSMM, *Attacchi alle basi*, busta 2, fascicolo 966: copia della lettera del capo di Stato Maggiore della Marina a autorità varie redatta il 23 marzo 1941, con n. di protocollo 628 RP e avente oggetto "Unità del R. Naviglio perdute o gravemente avariate in conseguenza di operazioni belliche".

150 CESARE BALZI, *L'identificazione del relitto dell'Andromeda*, in "Scuba Zone", VIII (2019), 44, pp. 46-48.



Figura 56: Un'altra foto del *Maronian* nella quale si può notare la parte frontale della plancia e il picco di carico prodiero (Collezione Flavio Serafini)

Nel 1938 esso fu acquistato dalla ditta Servizi Marittimi Eugenio Szabados che aveva sede a Venezia e, ribattezzato *Luciano*, venne iscritto nel Compartimento Marittimo del capoluogo veneto con la matricola 277.¹⁵¹

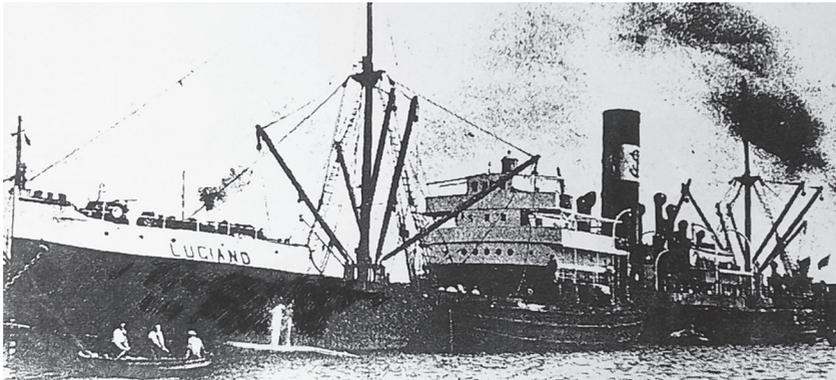


Figura 57: Il *Luciano* poco dopo essere stato acquistato dalla ditta Servizi Marittimi Eugenio Szabados di Venezia (Collezione Flavio Serafini)

¹⁵¹ Registro Italiano Navale per la classificazione delle navi mercantili. Libro Registro 1940-XVIII, Genova, Pellas, 1940, p. 211; ROGER W. JORDAN, *The World's Merchant Fleets 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 246.

In seguito all'entrata dell'Italia nella Seconda Guerra Mondiale e la susseguente necessità di disporre di unità mercantili per trasportare materiali bellici, il 19 dicembre fu requisito dalla Regia Marina, senza venire iscritto nei quadri del naviglio ausiliario dello Stato.¹⁵²

Il 23 gennaio 1941 salpò da Gallipoli, in provincia di Lecce, per trasferirsi a Brindisi, da dove ripartì alle 23.00 del 26 gennaio insieme ai piroscafi *Aprilia*, *Lido* e *Polcevera* con la scorta della vecchia torpediniera *Angelo Bassini* per trasportare munizioni, benzina, foraggio e altri rifornimenti a Valona, dove le navi giunsero alle 10.30 del giorno successivo.¹⁵³

La permanenza del *Luciano* nel porto albanese durò quasi un mese, in quanto soltanto il 22 febbraio ne ripartì alle 07.00 con il piroscafo *Diana* scortati dalla torpediniera *Generale Marcello Prestinari* per portare a Brindisi numerosi prigionieri di guerra catturati dal Regio Esercito italiano sul fronte greco-albanese.¹⁵⁴

Le tre navi si ormeggiarono a Brindisi alle 15.45 dello stesso 22 febbraio, da dove il *Luciano* salpò il 25 seguente alle 07.30 per Venezia per trasportarvi del materiale e vi giunse alle 11.00 del 27.

Il piroscafo lasciò il capoluogo veneto il 10 marzo e un paio di giorni dopo si ormeggiò a Bari per ripartirne il 15 alle 01.45 in convoglio con le motonavi *Città di Alessandria*, *Città di Savona* e *Donizetti* e sui quattro mercantili erano imbarcati complessivamente duemiladuecentotrentaquattro militari, 410 tonnellate di materiale e 3.190 tonnellate di benzina. La protezione era garantita dall'incrociatore ausiliario *Brioni* e dal cacciatorpediniere *Carlo Mirabello* e le unità giunsero a Durazzo senza inconvenienti alle 16.30.¹⁵⁵

¹⁵² AUSMM, *Statini dell'attività bellica delle navi*, busta 75, fascicolo 50: "Nave P.fo req. Luciano", annotazione del 19 dicembre 1940.

¹⁵³ PIER FILIPPO LUPINACCI, *La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo*, cit., p. 226.

¹⁵⁴ Ivi, p. 241.

¹⁵⁵ Ivi, p. 254.

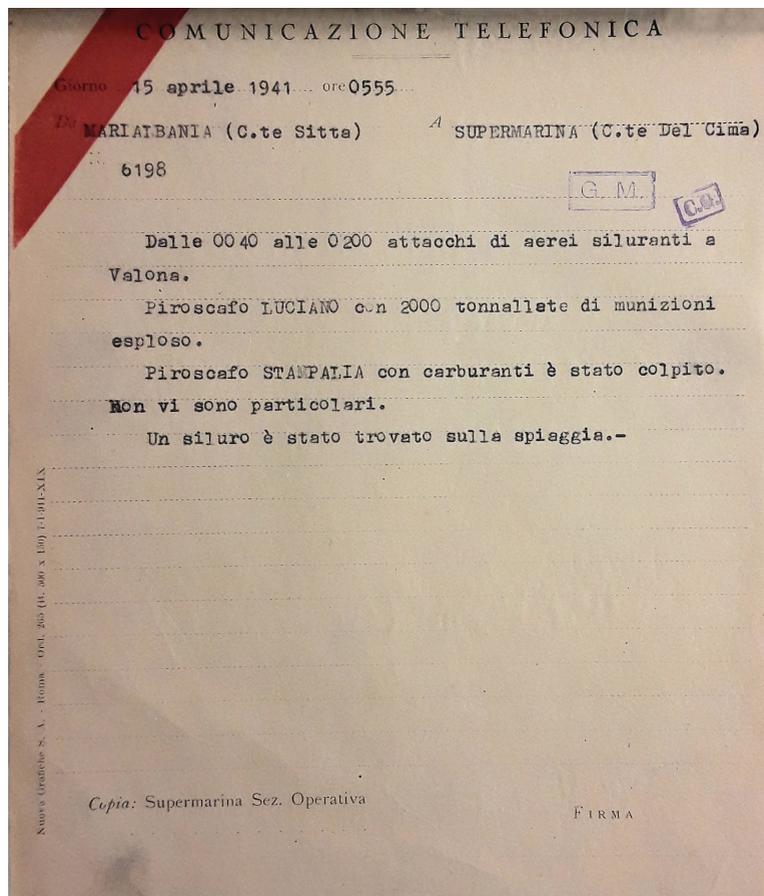


Figura 58: La sintesi della comunicazione telefonica fra il Comando della Regia Marina in Albania e Supermarina con la quale fu annunciato l'affondamento dei piroscafi *Luciano* e *Stampalia* il 15 aprile 1941 (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Il *Luciano*, dopo aver scaricato quello che aveva a bordo, riprese il mare alle 06.00 del 26 marzo insieme ai piroscafi *Giglio*, *Hermada*, *Miseno* e *Rinucci* scortati dalla torpediniera *Curtatone*. Il *Luciano* si ormeggiò a Brindisi dodici ore dopo e il resto del

convoglio proseguì per Bari dove arrivò alle 04.00 del 27.¹⁵⁶

Alle 03.30 dell'8 aprile il *Luciano* e il piroscafo *Goffredo Mameli*, avendo a bordo un carico di 3.594 tonnellate di viveri e 3.685 tonnellate di munizioni per il Regio Esercito, lasciarono Brindisi e fecero rotta per Valona protetti dall'incrociatore ausiliario *Brioni*, dandovi fondo alle 14.30.¹⁵⁷

Il *Luciano*, che era al comando del capitano istriano Marco Martinoli, in considerazione della pericolosità dei materiali che trasportava, ebbe l'ordine di dare fondo davanti a Pasha Limani nella parte più sud-occidentale della Baia di Valona, dove cominciò a sbarcare il materiale impiegando dei natanti che facevano la spola fra la nave e la costa.

La presenza di parecchie navi italiane nei pressi della città albanese indusse i britannici a organizzare una nuova incursione aerea e così alle 23.50 del 14 aprile decollarono dall'aeroporto greco di Paramythia sette biplani Fairey "Swordfish" dell'815° Naval Air Squadron della Fleet Air Arm comandati dal tenente di vascello Frederick Michael Alexander Torrens-Spence.

Poco dopo la partenza uno dei velivoli dovette tornare indietro per problemi al propulsore e i restanti sei, quando giunsero sull'obiettivo alle 00.40 del 15 aprile, ebbero difficoltà a individuare i bersagli in quanto le difese italiane, avendo udito il rumore dei loro motori, avevano cominciato a occultare le navi che si trovavano a Valona con cortine nebbiogene emesse dagli apparecchi di una Compagnia Chimica del Regio Esercito e le batterie contraeree avevano iniziato il tiro di sbarramento.¹⁵⁸

¹⁵⁶ Ivi, p. 262.

¹⁵⁷ AUSMM, *Statini dell'attività bellica delle navi*, busta 75, fascicolo 50: "Nave P.fo req. Luciano", annotazione dell'8 aprile 1941.

¹⁵⁸ Ivi, *Attacchi alle basi*, busta 2, fascicolo 969: rapporto del capitano di vascello Mario Schiavuta a Marialbania-Durazzo e per conoscenza a Supermarina redatto a Valona il 17 aprile 1941, con n. di protocollo 2311 S e avente oggetto "50 [sic] incursione aerea nemica su Valona".

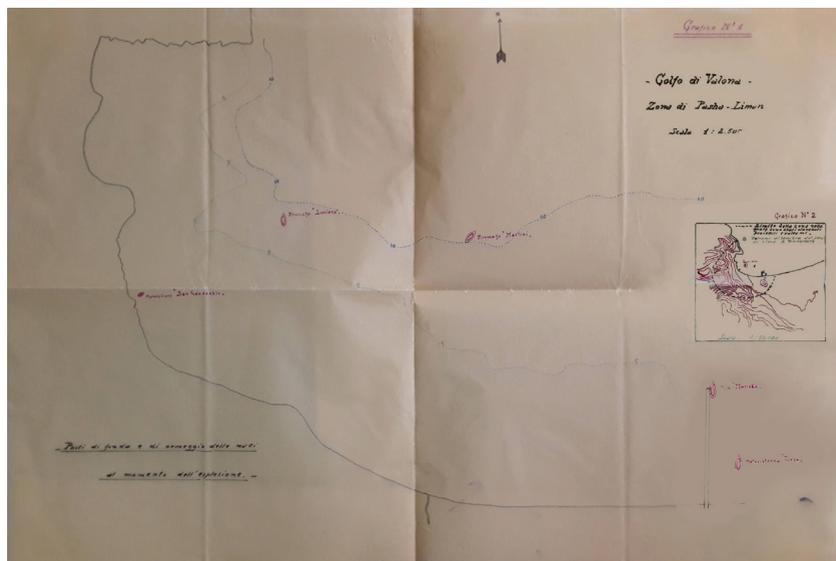


Figura 59: Foglio nel quale sono riportati due grafici relativi all'affondamento del *Luciano*. Il grafico numero 1 riguarda le posizioni delle navi mercantili italiane nei pressi di Pasha Limani al momento dell'esplosione del piroscafo e che rimasero danneggiate dallo spostamento d'aria e dai rottami del piroscafo (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Gli aerei britannici, dopo aver sorvolato più volte le acque antistanti Valona senza riuscire a scorgere le unità che vi sostavano, fecero rotta verso la zona di Ducati, nella parte meridionale della Baia di Valona, e avvistarono alcune delle navi che vi erano alla fonda. Due "Swordfish" alle 01.05 attaccarono il piroscafo *Stampalia* sul quale vi erano 400 tonnellate di benzina in fusti che, colpito da un siluro, si adagiò sul fondo senza causare perdite fra il suo equipaggio.¹⁵⁹

¹⁵⁹ Lo *Stampalia* era stato costruito nel 1907 nel cantiere Frederikstad Mekaniske Verksted a Fredrikstad in Danimarca per conto della compagnia norvegese Sondenfelds Norske Dampskibsselskab di Oslo con il nome di *Kong Sigurd*. Aveva una lunghezza di 70,92 metri, una larghezza di 9,93 metri ed era propulso da una macchina a vapore a triplice espansione a tre cilindri con una potenza nominale di 146,40 cavalli, che gli consentiva una velocità di 9 nodi. Fu acquistato nel 1926 dalla Società Anonima di

Poco dopo un altro aereo centrò il *Luciano* con un siluro che fece detonare buona parte delle 2.800 tonnellate di munizioni che erano ancora a bordo.

L'esplosione della nave provocò un'ondata che, giunta in costa, fu valutata dai testimoni oculari avesse un'altezza di 4 metri; i rottami volarono a centinaia di metri di distanza e addirittura un paio di essi, del peso ognuno di 2 tonnellate, furono rinvenuti a circa 800 metri dal *Luciano*. Anche molti proiettili stivati sulla nave (dei quali i più grandi erano per i cannoni da 149 millimetri) vennero scagliati parecchio lontani dal piroscafo e dallo spostamento d'aria causato dall'esplosione del *Luciano* e dai suoi rottami rimasero danneggiate altre navi.

In particolare al piroscafo *Martini*, che era alla fonda a 300 metri di distanza dal *Luciano*, lo spostamento d'aria asportò la struttura

Navigazione Martinolich e poi passò poco dopo alla Società Anonima di Navigazione San Marco. Nel 1932 quest'ultima confluì nella Compagnia Adriatica di Navigazione che cinque anni dopo divenne la Società Anonima di Navigazione Adriatica con sede a Venezia e lo *Stampalia*, come era stato ribattezzato il *Kong Sigurd* dopo il suo arrivo in Italia, cominciò ad operare stabilmente fra Bari, Manfredonia e le Isole Tremiti. Fra il settembre del 1938 e il settembre del 1939 eseguì a Monfalcone degli estesi lavori che portarono la sua stazza lorda a 1.228,28 tonnellate e il 17 dicembre 1940 venne noleggiato dal Ministero della Guerra (non fu requisito dalla Regia Marina né iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato).

Dal gennaio del 1941 cominciò ad essere impiegato per trasportare rifornimenti dalla Puglia in Albania e quello che sarebbe stato il suo ultimo viaggio iniziò da Brindisi alle 02.30 del 3 aprile 1941 al comando del capitano Paolo Gambinafaci insieme alla motonave *Filippo Grimani* con la scorta della vecchia torpediniera *Solferino*. Lo *Stampalia* aveva a bordo 650 tonnellate di benzina in fusti, cinque autoveicoli e altri rifornimenti e si ormeggiò al pontile di Ducati per procedere al loro scarico. Come prima riportato fu colpito da un siluro e il piroscafo si adagiò dove era ormeggiato, con gli alberi che emergevano dall'acqua. Inizialmente si ritenne di poterlo riportare in galleggiamento e ripararlo, ma poi venne smantellato sul posto.

Attualmente in quella zona, a circa 10 metri di profondità, si trova la chiglia di una nave e parte dello scafo, che potrebbero essere ciò che rimane dello *Stampalia*, vedi *Registro Italiano Navale per la classificazione delle navi mercantili. Libro Registro 1940-XVIII*, cit., p. 345; AUSMM, *Attacchi alle basi*, busta 2, fascicolo 969: telegramma di Marina-Valona inviato a Supermarina-Roma il 15 aprile 1941, con n. di protocollo telegrafico 133234; ivi, *Naviglio mercantile*, busta S 33, fascicolo 3: copia della lettera del sottocapo di Stato Maggiore della Marina a Maripers-Roma e Maricotraff redatta il 18 aprile 1941, con n. di protocollo 855 RS e avente oggetto "Affondamento unità mercantili".

della plancia e gettò in mare la parte superiore del carico di foraggio sistemato in coperta. Sulla murata dal lato del *Luciano*, a 2 metri sopra la linea di galleggiamento, fu individuata una falla dell'estensione di circa un metro quadrato, molto probabilmente causata da un proietto d'artiglieria da 149 millimetri che vi aveva impattato con la parte più lunga; inoltre molti rottami metallici e qualche proietto di piccolo calibro erano caduti sulla sua coperta. Al motoveliero *San Gaudenzio* lo spostamento d'aria danneggiò l'alberatura, il sartame, fece cadere in acqua un membro dell'equipaggio e alcune schegge colpirono il suo scafo senza tuttavia causargli danni gravi. Alla motonave *Mariska*, che era ormeggiata sul lato destro del pontile di Pasha Liman, fece rompere tutti gli ormeggi e addirittura una bitta del pontile, alla quale era stata data volta una cima di poppa, si divelse e molti proietti e rottami le caddero in coperta, pioggia di materiali che investì pure la cisterna per acqua *Tirso* che era alla fonda a poca distanza dal pontile.¹⁶⁰

La difesa contraerea italiana ritenne di aver abbattuto due "Swordfish", mentre in realtà ne precipitò nella Baia di Valona solo uno e due membri del suo equipaggio, i sottotenenti di vascello William C. Sarra e John J. Bowker, furono fatti prigionieri.

Dei trentacinque uomini che si trovavano a bordo del *Luciano* al momento dell'attacco ventiquattro perirono, compreso il comandante Martinoli, e i restanti undici, dopo aver ricevuto assistenza presso l'Ospedale Militare di Valona, furono rimpatriati. Il relitto del *Luciano*, che mostra ancora inequivocabilmente i danni patiti dall'esplosione delle munizioni che trasportava, si trova su un fondale sabbioso di 26 metri e ciò che resta della sua coperta rimane a 14 metri dalla superficie. Nelle sue vicinanze vi sono ancora dei rottami e i resti di una scialuppa rovesciata e, nonostante il relitto del piroscafo e parte del fondale siano stati

¹⁶⁰ Ivi, *Attacchi alle basi*, busta 2, fascicolo 969: "Rapporto circa l'esplosione del piroscafo Luciano" inviato con lettera del capitano di vascello Mario Schiavuta a Supermarina-Roma tramite Marialbania-Durazzo redatta a Valona il 23 aprile 1941, con n. di protocollo 2398 S e avente oggetto "Trasmissione".

bonificati fra il 2000 e il 2010 da operatori della Marina Militare albanese, è ancora possibile rinvenire proietti d'artiglieria e cartucce per armi portatili.¹⁶¹

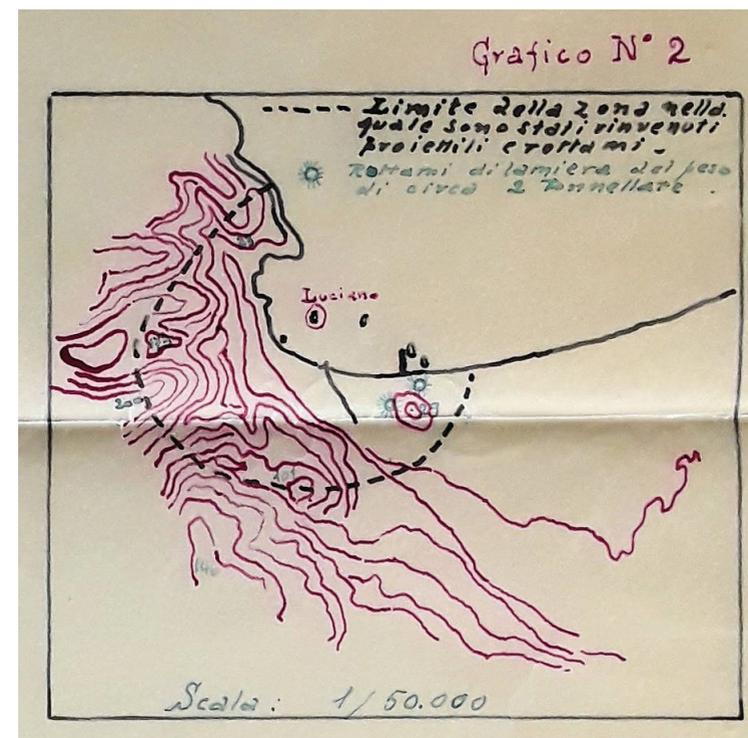


Figura 60: Il grafico numero 2 evidenzia l'area nella quale furono rinvenuti pezzi del *Luciano* e del munizionamento che trasportava dopo la sua esplosione. È da notare che un paio di rottami del peso di circa 2 tonnellate vennero scagliati a 800 metri di distanza a sud-est dal punto di fonda del piroscafo (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

¹⁶¹ CESARE BALZI, *Laggiù in fondo alla baia*, in "Scuba Zone", III (2014), 14, pp. 86-99.

Motonave requisita scorta convogli Rovigno

La *Rovigno* era originariamente una motonave passeggeri che, insieme alla gemella *Pola*, era stata costruita nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico San Marco di Trieste per conto della Società Anonima di Navigazione Istria¹⁶².

Impostata il 6 marzo 1940 era entrata in servizio soltanto il 23 agosto 1941 perché, dopo l'ingresso dell'Italia nel Secondo Conflitto Mondiale il 10 giugno 1940, il cantiere aveva dovuto dare la priorità alla realizzazione delle unità per la Regia Marina.

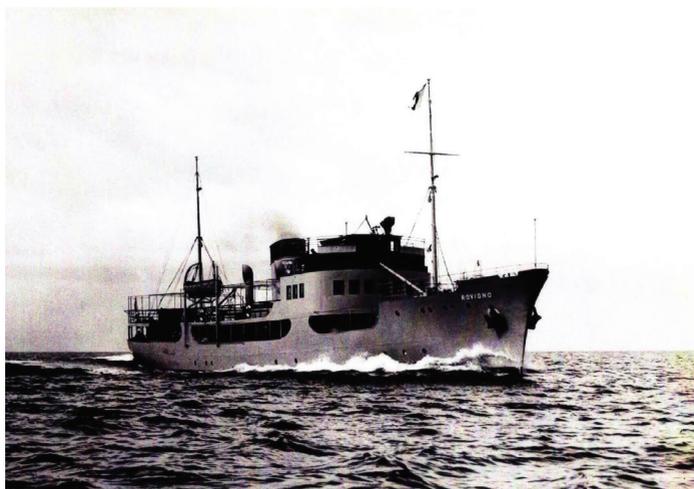


Figura 61: La motonave *Rovigno* nei primi mesi della sua entrata in servizio quando effettuava collegamenti fra Trieste e Pola eseguendo anche scali intermedi lungo la costa istriana (Collezione Fulvio Petronio)

La *Rovigno* fu registrata con la matricola 446 nel Compartimento Marittimo di Trieste e negli stessi giorni cominciò ad operare anche la *Pola* ed entrambe risultarono due motonavi dalle linee snelle ed eleganti e con una buona capacità di carico in quanto erano dotate di tre stive con un volume complessivo di 216 metri

¹⁶² ERNESTO GELLNER-PAOLO VALENTI, *Storia del Cantiere San Marco di Trieste*, Trieste, Edizioni Luglio, 2007, p. 134.

cubi. Nei mesi seguenti vennero impiegate per collegare il porto di Trieste con quello di Pola, effettuando scali intermedi lungo la costa istriana.

Il 9 gennaio 1942 sia la *Rovigno* che la *Pola* vennero requisite ed iscritte nel ruolo del Naviglio Ausiliario dello Stato ricevendo rispettivamente la sigla D 29 e D 28 e furono impiegate come incrociatori ausiliari avendo la denominazione ufficiale di motonavi requisite scorta convogli.¹⁶³

Per svolgere tale ruolo entrambe vennero armate a Trieste con un cannone da 76 millimetri, installato su una piazzola rialzata sul ponte di castello, con tre mitragliere singole da 20 millimetri e con bombe torpedini da getto.

La *Rovigno*, al comando del tenente di vascello Rinaldo Basso, completò i lavori di trasformazione il 9 marzo poi, dopo aver eseguito alcune esercitazioni per testare l'armamento, fu riverniciata per mimetizzarla con i colori standard della Regia Marina grigio cenerino chiaro e grigio cenerino scuro e venne trasferita a Pola il 24 marzo.¹⁶⁴



Figura 62: La fiancata sinistra della motonave requisita scorta convogli *Rovigno* con la mimetizzazione a due toni di grigio ricevuta a Trieste nel marzo del 1942 (Collezione Fulvio Petronio)

¹⁶³ AUSMM, *Statini dell'attività bellica delle navi*, busta 88, fascicolo 32: "Nave Inc. Ausiliario Rovigno", annotazione del 9 gennaio 1942.

¹⁶⁴ Ivi: "Nave Inc. Ausiliario Rovigno", annotazioni dal 10 gennaio al 24 marzo 1942.

Dopo aver svolto altre esercitazioni di tiro il 16 aprile effettuò la prima missione di guerra, consistente nella scorta al sommergibile *Otaria* nelle acque di fronte alla base istriana.¹⁶⁵ Il 17 aprile protesse la motocisterna *Cassala* da Pola a Fiume, il 19 il piroscavo *Merano* da Arsia a Brindisi, e nei mesi successivi continuò ad effettuare specialmente questo genere di attività avendo dapprima come base Brindisi e poi Prevesa in Grecia, incrociando quasi ogni giorno nelle acque dell'Adriatico, dello Ionio e dell'Egeo ed eseguendo complessivamente ben duecentosettantasette missioni di guerra.

A volte esse si svolgevano senza contrasti da parte dell'avversario, mentre in altri casi la *Rovigno* dovette impiegare le armi per difendere se stessa e le unità scortate, come il 14 giugno 1943 quando stava proteggendo il piroscavo requisito *Rosandra* di 8.034 tonnellate di stazza lorda che stava navigando da Prevesa per Valona.

Le navi alle 16.40, quando si trovavano a una quindicina di miglia a sud-sud-est di Capo Linguetta, vennero attaccate dal sommergibile britannico *Tactician* del capitano di corvetta Anthony Foster Collett che colpì il *Rosandra* con due dei quattro siluri che aveva scagliato.¹⁶⁶ La *Rovigno* effettuò lanci di bombe torpedini da getto per tentare di affondare il battello avversario o comunque per farlo desistere da ulteriori attacchi e quattro di esse esplosero vicino al *Tactician* che fu costretto ad allontanarsi senza riportare avarie.

La *Rovigno*, terminata la caccia, si avvicinò al *Rosandra* per cominciare a imbarcare il personale che vi era a bordo e chiese al Comando Marina di Valona l'invio di qualche unità per tentare di rimorchiare il piroscavo danneggiato ma, nonostante il loro pronto

intervento, esso affondò alle 00.35 del 15 giugno.¹⁶⁷

La *Rovigno* nelle settimane successive continuò a svolgere lo stesso tipo di missione e l'8 settembre 1943, quando fu proclamato l'armistizio, si trovava a Valona insieme alla gemella *Pola*, al piroscavo *Palermo* e ad altri mercantili in quanto era in corso di preparazione un convoglio per Brindisi.¹⁶⁸

Tuttavia era stata segnalata la presenza di sommergibili britannici al largo della costa albanese e di quella pugliese per cui l'ammiraglio di divisione Manlio Tarantini, che reggeva il Comando Militare Marittimo dell'Albania, decise di non far partire il convoglio. Egli infatti temeva che i battelli subacquei della Royal Navy non avessero ricevuto il messaggio riguardante l'armistizio e che quindi attaccassero le navi italiane ma, così facendo, permise ai tedeschi di catturarle.¹⁶⁹

167 AUSMM, *Naviglio mercantile*, busta R 11, fascicolo 119: rapporto del tenente di vascello Rinaldo Basso redatto a bordo il 15 giugno 1943 a Marina-Valona, Marina-Prevesa e per conoscenza a Marina-Taranto, Maricotraf-Roma, Ufficio Statistica operativa Ministero della Marina-Roma, avente oggetto "Rapporto di azione bellica".

Il relitto del *Rosandra* si trova lungo il litorale occidentale della Penisola di Karaburun nei pressi della Valle dell'Orso a circa 400 metri dalla riva adagiato sul suo fianco sinistro con la prora rivolta verso terra e quindi quasi perpendicolare alla costa. La parte anteriore e quella centrale dello scafo sono quasi integre, con i grandi e caratteristici alberi a traliccio ancora al loro posto, mentre la zona posteriore è gravemente danneggiata. Per quello che riguarda la profondità del relitto, in considerazione dell'andamento del fondale che degrada rapidamente verso il largo, risulta che la prora si trova a 43 metri sotto la superficie del mare, mentre la poppa a 83 metri, vedi CESARE BALZI, *Safari in Albania*, in "Scuba Zone", I (2012), 3, pp. 61-62.

168 Per le trattative che portarono alla firma dell'armistizio fra l'Italia e gli alleati, siglato a Cassibile in provincia di Siracusa il 3 settembre e reso noto cinque giorni dopo vedi ELENA AGA ROSSI, *Una nazione allo sbando. 8 settembre 1943*, Bologna, Il Mulino, 2003.

169 Circa un anno dopo la fine del conflitto in Europa la commissione presieduta dall'ammiraglio di squadra designato d'armata con rango d'armata Gino Ducci e composta dagli ammiragli di squadra Wladimiro Pini e Silvio Sala e dall'ammiraglio di divisione con funzione di segretario Guido Calleri di Sala esaminò le modalità con le quali i tedeschi avevano catturato, fra le altre navi italiane presenti a Valona, anche la *Rovigno* e in particolare il comportamento tenuto in quella circostanza dal suo comandante, il tenente di vascello Basso. Fu appurato che a quest'ultimo ufficiale non poteva essere addossata alcuna colpa perché ebbe ordine di rimanere a bordo dell'unità con l'equipaggio e di non sabotare la nave e che, avendo le truppe germaniche preso possesso di tutte le batterie della zona, sarebbe stato impossibile per la *Rovigno* tentare

165 Ivi: lettera del tenente di vascello Rinaldo Basso a Maristat redatta a bordo il 2 maggio 1942, con n. di protocollo 120 e avente oggetto "Diario avvenimenti storico-marittimo [sic]".

166 JÜRGEN ROHWER, *Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theatre of Operations, 1939-1945*, cit., p. 190.

La presenza di queste navi nella Baia di Valona attirò nei giorni successivi l'interesse della Marina britannica, che decise di attaccarle impiegando alcune motosiluranti. Le autorità inglesi pertanto chiesero a quelle italiane di fornire le mappe con l'indicazione degli sbarramenti minati difensivi e delle ostruzioni che si trovavano nelle acque della città albanese e incaricarono i tenenti di vascello Humprey Alexander Barbary e David Scott di pianificare l'attacco impiegando cinque unità, delle quali tre appartenenti alla Ventesima Flottiglia Motosiluranti (*MTB 287*, *MTB 290* e *MTB 295* comandate rispettivamente dai tenenti di vascello James Donald Lancaster, Douglas James Roper Austin e Frederik Norman Frenzel) e due alla Ventiquattresima (*MTB 85* e *MTB 89* agli ordini del sottotenente di vascello Kenneth Charles Banks e del tenente di vascello William John Archer) recentemente trasferite a Taranto.¹⁷⁰



Figura 63: La fiancata di dritta della *Rovigno* mimetizzata. Si può notare sul ponte di castello la piazzola rialzata con il cannone da 76 millimetri e sopra la plancia due mitragliere da 20 millimetri (Collezione Fulvio Petronio)

di uscire dalla Baia di Valona senza essere affondata, vedi AUSMM, *Commissione d'Inchiesta Speciale Navi*, busta 5: minuta della lettera dell'ammiraglio di squadra designato d'armata con rango d'armata Gino Ducci al Gabinetto del Ministero della Marina redatta a Roma l'8 giugno 1946, con n. di protocollo 1095 e avente oggetto "Tenente di vascello Basso Rinaldo (R. Inc. aus. 'Rovigno' e p.fo 'Palermo')".

170 Queste motosiluranti appartenevano al cosiddetto tipo "Vosper 73 feet", ovvero "Vosper 73 piedi" in quanto il loro progetto era dei cantieri britannici Vosper e lo scafo aveva questa lunghezza, pari a 22,12 metri. La loro larghezza era di 5,84 metri, dislocavano a pieno carico fino a 47 tonnellate; potevano raggiungere la velocità di 40 nodi e come armamento standard avevano due mitragliatrici da 12,7 millimetri, altrettante da 7,7 millimetri, un paio di tubi lanciasiluri da 533 millimetri e quattro bombe di profondità oppure, al posto di queste ultime, quattro mine. La *MTB 85* e la *MTB 89* erano state costruite in Gran Bretagna, mentre la *MTB 287*, la *MTB 290* e la *MTB 295* erano state realizzate negli Stati Uniti, vedi N. J. M. CAMPBELL, *Great Britain*, in *All the World's Fighting Ships 1922-1946*, a cura di ROBERT GARDINER, London, Conway Maritime Press, 1980, pp. 68-70.

Esse salparono dalla base pugliese alle 15.00 del 21 settembre al comando di Barbary imbarcato sulla *MTB 295*, ma un'ora dopo Scott notò all'orizzonte del fumo rosso e decise di separarsi con l'unità sulla quale si trovava, la *MTB 89*, dal resto della formazione per verificare l'origine di quel fumo. Egli così si imbatté in un paio di zattere con a bordo un'ottantina di superstiti del piroscampo britannico *Almenara*, che poche ore prima era affondato per aver urtato una mina a circa 20 miglia a sud-sud-est di Taranto.

Egli imbarcò sulla *MTB 89* i naufraghi, ma in quelle condizioni non avrebbe potuto proseguire per Valona. Fortunatamente egli incontrò una nave da sbarco, la *LCI 6*, e trasferì su di essa i superstiti dell'*Almenara*, dopodiché riprese la rotta verso l'obiettivo e riuscì, dopo sette ore di navigazione alla massima velocità, a ricongiungersi con le altre quattro motosiluranti quando ormai si era fatto buio.

Esse, avvalendosi delle mappe fornite dalla Regia Marina, riuscirono a penetrare all'interno della Baia di Valona e si divisero

in due gruppi: Scott, con la *MTB 89* e la *MTB 85*, controllò la zona settentrionale mentre Barbary, con la *MTB 295*, la *MTB 287* e la *MTB 290*, ispezionò quella meridionale. Le unità britanniche individuarono alcune navi e le attaccarono, impiegando i siluri e le bombe di profondità, lanciate in mare vicino ai bersagli. Da terra i tedeschi, accortisi della presenza delle motosiluranti avversarie, accesero i proiettori e aprirono un intenso fuoco contro di esse e nell'azione che seguì gli inglesi ritennero di aver colpito diverse navi, fra le quali la *Rovigno* che affondò spezzata in due alle 02.10 del 22 settembre.

Le motosiluranti, per proteggere il ripiegamento, gettarono in acqua dei fumogeni e in questa fase la *MTB 295*, mentre stava navigando a 25 nodi, urtò un'ostruzione subacquea che le danneggiò due delle tre eliche, ostacolo che chiaramente era riportato sulle mappe italiane ma di cui i britannici, nella foga dell'azione, non si erano ricordati. La *MTB 295*, nonostante le avarie, poté uscire dalla Baia di Valona sviluppando la velocità di 9 nodi, che le permise di raggiungere il punto fissato per incontrare le altre quattro unità. Per allontanarsi il più rapidamente possibile dalla costa albanese la *MTB 85* la prese a rimorchio e successivamente il cavo fu passato al cacciatorpediniere *Ilex*, cosicché le cinque motosiluranti poterono raggiungere Taranto senza altri inconvenienti.¹⁷¹

Attualmente il relitto della *Rovigno* si trova diviso in due parti, in assetto di navigazione con l'estremità poppiera e quella prodiera in buone condizioni, a una profondità di 53 metri su un fondale sabbioso al largo della Penisola di Karaburun.

Si ritiene interessante concludere questo volume, nel quale sono state trattate le vicende delle navi italiane che, per eventi bellici,

¹⁷¹ Per questa azione Barbary divenne membro del Distinguished Service Order; Scott, Archer e Frenzel ebbero la Distinguished Service Cross e due membri della *MTB 89*, il sottufficiale motorista Robert Samuel Sutcliffe e il telegrafista Frank Langford la Distinguished Service Medal, vedi LEONARD C. REYNOLDS-HUBERT F. COOPER, *Mediterranean MTBs at War. Short MTB Flotilla Operations 1939-1945*, Stroud, Sutton Publishing Limited, 1999, pp. 88-90.

sono rimaste per sempre nelle acque di Valona narrando quello che accadde alla *Pola*, gemella della *Rovigno*, per far capire quando alle volte il destino delle navi e delle persone potrebbe essere diverso a volte per un semplice “*the sliding doors*”.

Come è stato prima riportato anche la *Pola* fu impiegata dalla Regia Marina come motonave requisita scorta convogli e fino al settembre del 1943 aveva eseguito ben duecentotrentuno missioni nello Ionio e nel Basso Adriatico.

Anch'essa fu catturata nella Baia di Valona in seguito agli eventi armistiziali e il 18 settembre i tedeschi, che avevano necessità di inviare il prima possibile nei campi di concentramento in Germania le migliaia di militari italiani che avevano disarmato nei Balcani, decisero di mandare una delle due motonavi scorta convogli che si trovavano nel porto albanese a Teodo, all'interno delle Bocche di Bonifacio in Montenegro, per proteggere il piroscafo italiano *Potestas*, anch'esso parimenti catturato dai tedeschi, carico degli ex alleati che dovevano essere trasferiti a Trieste.

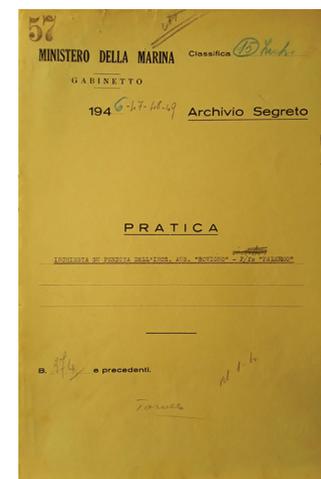


Figura 64: Cartella contenente la pratica riguardante la cattura a Valona della motonave requisita scorta convogli *Rovigno* e del piroscafo *Palermo* da parte dei tedeschi in seguito agli eventi armistiziali dell'8 settembre 1943 (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

Le autorità tedesche, fra la *Rovigno* e la *Pola*, scelsero per tale compito quest'ultima, che il medesimo 18 lasciò Valona con rotta verso sud e raggiunse senza inconvenienti Teodo. Il 20 il *Potestas* e la *Pola* salparono da Teodo e, quando giunsero all'uscita delle Bocche di Bonifacio, alcune batterie costiere germaniche per errore spararono contro la motonave scorta convogli, a bordo della quale vi era un picchetto armato tedesco.

L'equipaggio italiano, approfittando della confusione, grazie alla guida del comandante in seconda Lorenzo Fonda, riuscì a imprigionare il picchetto tedesco nella stiva, così da riprendere il comando della nave che fu portata a Brindisi dove arrivò il giorno successivo.

La nave poté così essere ripresa in carico dalla Regia Marina e fu utilizzata sporadicamente fino alla fine della guerra. Nel settembre del 1945 la *Pola* fu restituita all'originaria compagnia di navigazione e l'anno successivo riprese il collegamento fra Trieste e Pola, come aveva fatto nei primi mesi in cui era entrata in servizio, e dal febbraio del 1947 partecipò all'evacuazione della popolazione italiana dalla città istriana.

La *Pola* e la motonave *Grado* trasportarono complessivamente circa settemila profughi e, una volta conclusa tale attività, la prima di esse riprese il normale servizio di collegamento tra Trieste e Pola.

Nel giugno del 1947 fu requisita dal Governo Militare Alleato che continuava ad amministrare i territori di queste due città e il 15 settembre successivo Pola fu consegnata ufficialmente alla Jugoslavia e la nave omonima lasciò per sempre la città che le aveva dato il nome.

Alla fine del 1947 fu posta in disarmo, ma già agli inizi del 1948 venne noleggiata dalla Società Anonima di Navigazione Toscana per essere impiegata nel Mar Ligure dove fu adibita ai collegamenti tra Piombino e l'Isola d'Elba.

Alla fine del 1948 venne acquistata dalla Società Anonima di Navigazione Toscana, che poi nel 1956 la noleggiò all'Adriatica

di Navigazione. Quest'ultima la utilizzò fra i porti pugliesi del Gargano e di Manfredonia e fra il porto di Termoli e le Isole Tremiti.

Il 25 novembre 1963 si verificò l'incidente più grave che interessò la *Pola* allorché, mentre stava eseguendo la manutenzione dello scafo in un bacino di carenaggio a Taranto, forse a causa del cedimento di un puntello di cemento che sorreggeva la nave, essa si abbatté violentemente su un fianco, creando un forte contraccolpo per l'equipaggio che era ancora a bordo. Tale incidente costò la vita al suo comandante Giuseppe Palombo.

Nel febbraio del 1964, completate le riparazioni, la *Pola* riprese servizio nel Basso Adriatico fino a che nel 1965 fu posta nuovamente in disarmo. Alla fine di quell'anno, dopo essere stata sottoposta a lavori di ammodernamento, venne venduta all'armatore Francesco Saverio Aponte che la utilizzò nei collegamenti tra Sorrento e Capri. Successivamente fu noleggiata alla Navigazione Libera del Golfo e trasformata in traghetto con possibilità di ospitare autoveicoli tramite una rampa mobile realizzata a seguito dello sgombero della zona poppiera.

Fu utilizzata per collegare Napoli con le isole di Ischia e di Capri e solo nel 1997 fu posta definitivamente in disarmo per poi essere demolita l'anno successivo, dopo aver navigato per oltre mezzo secolo, mentre la gemella *Rovigno* è rimasta nelle acque di Valona dall'ormai lontano 22 settembre 1943.¹⁷²

172 GIUSEPPE PELUSO, *Motonave "Pola" un nome solo, per tutta la vita*, in "Notiziario Centro Studi Tradizioni Nautiche", VIII (2019), 87, pp. 10-15.

Scheda tecnica del Piroscalo Re Umberto

Cantiere di costruzione: Gio. Ansaldo & C., Sestri Ponente (Genova).

Data del varo: 13 settembre 1892.

Data dell'entrata in servizio: 1893.

Data dell'affondamento: 4 dicembre 1915.

Lunghezza: 97,60 metri.

Larghezza: 12,20 metri.

Stazza lorda: 2.932 tonnellate di stazza.

Apparato motore: una macchina a vapore a triplice espansione a tre cilindri, con la potenza nominale di 564 cavalli vapore, un'elica.

Velocità di navigazione: 10,7 nodi.

Scheda tecnica del Cacciatorpediniere Intrepido

Classe: "Indomito".

Motto: "Intrepido maxime ardua" ("Le ardue imprese si addicono soprattutto all'intrepido").

Cantiere di costruzione: Officine e Cantieri Napoletani Pattison.

Impostazione: 15 giugno 1910.

Data del varo: 7 agosto 1912.

Data dell'entrata in servizio: 6 febbraio 1913.

Data dell'affondamento: 8 dicembre 1915.

Lunghezza: 73 metri.

Larghezza: 7,32 metri.

Dislocamento: 720 tonnellate a pieno carico.

Armamento: un cannone da 120 millimetri, quattro cannoni da 76 millimetri, due tubi lanciasiluri da 450 millimetri.

Apparato motore: quattro caldaie Thornycroft a tubi d'acqua, due turbine Tosi per complessivi 16.000 cavalli vapore, due eliche.

Velocità massima: 30 nodi.

Autonomia: 1.440 miglia a 14 nodi, 380 miglia a 30 nodi.

Equipaggio: 4 ufficiali, 65 sottufficiali, graduati e comuni.

Scheda tecnica della Nave da battaglia di prima classe Regina Margherita

Classe: “Regina Margherita”.

Motto: “Per l’onore d’Italia”.

Cantiere di costruzione: Regio Arsenal e Militare Marittimo di Spezia.

Impostazione: 20 novembre 1898.

Data del varo: 30 maggio 1901.

Data dell’entrata in servizio: 14 aprile 1904.

Data dell’affondamento: 11 dicembre 1916.

Lunghezza fuori tutto: 138,60 metri.

Larghezza: 23,80 metri.

Dislocamento: normale 13.427 tonnellate; a pieno carico 14.574 tonnellate.

Armamento: quattro cannoni da 305 millimetri in due torri binate, quattro cannoni da 203 millimetri in impianti singoli all’interno dei ridotti corazzati agli angoli della tuga centrale, dodici cannoni da 152 millimetri in impianti singoli in batteria sei per lato, venti cannoni da 76 millimetri in impianti singoli, due cannoni da 47 millimetri, due cannoni da 37 millimetri, due mitragliatrici, quattro tubi lanciasiluri singoli da 450 millimetri.

Apparato motore: due motrici alternative verticali a triplice espansione con ventotto caldaie a tubi d’acqua del tipo Niclausse con una potenza di 20.000 cavalli vapore, due eliche.

Velocità massima: 20 nodi.

Autonomia: con dotazione normale di 1.000 tonnellate di carbone 5.000 miglia a 10 nodi; con dotazione massima di 2.000 tonnellate di carbone 10.000 miglia a 10 nodi.

Equipaggio: 37 ufficiali, 760 sottufficiali, graduati e comuni.

Scheda tecnica del Piroscavo Principe Umberto

Cantiere di costruzione: Cantieri Navali Riuniti, Palermo.

Data del varo: 31 marzo 1908.

Data dell’entrata in servizio: 13 maggio 1909.

Data dell’affondamento: 8 giugno 1916.

Lunghezza: 145,12 metri.

Larghezza: 16,32 metri.

Stazza: 7.929,42 tonnellate di stazza lorda.

Apparato motore: due macchine a vapore a quadruplic e espansione a otto cilindri con una potenza nominale di 1.097 cavalli vapore, quattro caldaie bifronte, due eliche.

Velocità di navigazione: 16,5 nodi.

Scheda tecnica della Nave ospedale Po

Cantiere di costruzione: Arsenale dell'Österreichischer Lloyd, Trieste.

Impostazione: 25 novembre 1909.

Data del varo: 4 marzo 1911.

Data dell'entrata in servizio: 28 agosto 1911.

Data della requisizione: 21 maggio 1940.

Cantiere di trasformazione: Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Trieste.

Date di inizio e fine dei lavori di trasformazione: 28 maggio-10 luglio 1940.

Data dell'affondamento: 14 marzo 1941.

Lunghezza: 138,36 metri.

Larghezza: 16,86 metri.

Stazza lorda: 7.289,24 tonnellate di stazza.

Apparato motore: due macchine alternative a vapore a quadruplica espansione a quattro cilindri con otto caldaie, con una potenza nominale di 1.210 cavalli vapore, 2 eliche.

Velocità di navigazione: 17 nodi.

Equipaggio: complessivamente 240 persone, fra le quali 7 infermiere volontarie.

Posti letto: 600.

Scheda tecnica della Torpediniera Andromeda

Classe: "Spica"

Serie: "Perseo".

Cantiere di costruzione: Cantiere Ansaldo di Sestri Ponente.

Impostazione: 2 ottobre 1935.

Data del varo: 28 giugno 1936.

Data dell'entrata in servizio: 6 dicembre 1936.

Data dell'affondamento: 17 marzo 1941.

Lunghezza: 81,95 metri.

Larghezza: 8,20 metri.

Dislocamento: 642 tonnellate scarica; 1.000 tonnellate a pieno carico.

Armamento: tre cannoni da 100 millimetri in impianti singoli scudati, otto mitragliatrici binate da 13,2 millimetri, quattro tubi lanciasiluri singoli da 450 millimetri, due lanciabombe, sistemazioni per la posa di mine.

Apparato motore: due caldaie tipo Arrow modificato con surriscaldatori; due turbine Tosi con riduttori per complessivi 19.000 cavalli vapore, due eliche.

Velocità massima: 34 nodi.

Autonomia: 1.892 miglia a 15 nodi, 683 miglia a 30 nodi.

Equipaggio: 5 ufficiali, 94 sottufficiali, graduati e comuni.

Scheda tecnica del Piroscavo Luciano

Cantiere di costruzione: Earle's Shipbuilding & Engineering Company Ltd., Hull (Gran Bretagna).

Data del varo: 18 giugno 1913 (come *Maronian*)

Data dell'entrata in servizio: agosto 1913.

Data della requisizione: 19 dicembre 1940.

Data dell'affondamento: 15 aprile 1941.

Lunghezza: 97,07 metri.

Larghezza: 12,90 metri.

Stazza lorda: 3.329,19 tonnellate di stazza.

Apparato motore: una macchina a vapore a triplice espansione a tre cilindri, potenza nominale 249 cavalli vapore, tre caldaie, un'elica.

Velocità massima: 10,2 nodi.

Scheda tecnica della motonave requisita scorta convogli Rovigno

Cantiere di costruzione: Cantieri Riuniti dell'Adriatico San Marco, Trieste.

Impostazione: 6 marzo 1940.

Data del varo: 1° giugno 1941.

Data dell'entrata in servizio: 23 agosto 1941.

Data dell'affondamento: 22 settembre 1943.

Lunghezza: fuori tutto 63 metri.

Larghezza: 7,90 metri.

Stazza lorda: 451 tonnellate di stazza.

Armamento: un cannone da 76 millimetri; tre mitragliere da 20 millimetri; bombe torpedini da getto.

Apparato motore: due motori diesel da 1.300 cavalli vapore; due eliche.

Velocità massima: 20 nodi.

Bibliografia

AGA ROSSI, ELENA, *Una nazione allo sbando. 8 settembre 1943*, Bologna, Il Mulino, 2003.

AICHELBURG, WLADIMIR, *K. u. K. Flotte 1900-1918*, Wien, Verlag Österreich, 1998.

Austria-Hungary's last War, 1914-1918, a cura di EDMUND GLAISE-HORSTENAU, vol. III, trad. ingl. a cura di Stan Hanna, Vienna, Austrian Federal Ministry of the Army and War Archive, 1932.

BALZI, CESARE, *Laggiù in fondo alla baia*, in "Scuba Zone", III (2014), 14.

BALZI, CESARE, *L'identificazione del relitto dell'Andromeda*, in "Scuba Zone", VIII (2019), 44.

BALZI, CESARE, *Safari in Albania*, in "Scuba Zone", I (2012), 3.

BARGONI, FRANCO, *L'impegno navale italiano durante la Guerra civile spagnola (1936-1939)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1992.

BARGONI, FRANCO, *Tutte le navi militari d'Italia 1861-2011*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2012.

BATTISTA LA RACINE, RENATO, *I motti delle navi italiane*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998.

BERKE, DONALD A.-KINDELL, DON-SMITH, GORDON, *World War II Sea War*, vol. III, Dayton, Bertke Publications, 2012.

BERTOTTI, EMILIO, *La nostra spedizione in Albania (1915-1916)*, Milano, Unitas, 1926.

BRAYDA, VIRGINIA-DI RAGO, GIOVANNA, *Sorelle di terra e di mare. Storia delle infermiere volontarie piemontesi della Croce Rossa Italiana 1909-1962*, Torino, Croce Rossa Italiana-Comitato Provinciale di Torino, 2004.

BROWN, ERIC, *Wings of the Navy. Flying Allied Carrier Aircraft of World War Two*, London, Jane's Publishing Company, 1980.

BUCHET, STÉPHAN JULES-POGGI, FRANCO, *Il contributo della Regia Marina nella guerra del 1911-1912 contro l'Impero Ottomano*,

Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2012.

BUCHET, STÉPHAN JULES-POGGI, FRANCO, *L'opera di soccorso a Messina da parte delle Marine militari dopo il terremoto del 28 dicembre 1908*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XXII (2008), 4.

CAMPBELL, N. J. M., *Great Britain*, in *All the World's Fighting Ships 1922-1946*, a cura di GARDINER, ROBERT, London, Conway Maritime Press, 1980.

CARR, JOHN, *The Defence and Fall of Greece 1940-41*, Barnsley, Pen & Sword, 2020.

COLLIVA, GIULIANO, *La guerra vista da Alessandria: note e impressioni dell'ammiraglio Cunningham*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XIV (2000), 2.

DELL'OSA, PABLO, *Il principe esploratore. Luigi Amedeo di Savoia, duca degli Abruzzi*, Milano, Mursia, 2010.

DI NOLFO, ENNIO, *Dagli imperi militari agli imperi tecnologici. La politica internazionale dal XX secolo a oggi*, Roma-Bari, Laterza, 2008.

DI NOLFO, ENNIO, *Storia delle relazioni internazionali 1918-1992*, Roma-Bari, Laterza, 1999.

FALDELLA, EMILIO, *La grande guerra*, vol. I, Milano, Longanesi, 1978.

FIORAVANZO, GIUSEPPE-POLLINA, PAOLO MARIO-RICCARDI, GIOVANNI-GNIFETTI, FRANCESCO, *I cacciatorpediniere italiani 1900-1971*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1971.

FISCHER, FRITZ, *Assalto al potere mondiale. La Germania nella guerra 1914-1918*, trad. it. a cura di Enzo Collotti, Torino, Einaudi, 1965.

G., F., *Palombaro (sommizzatore) che lavora a 80 metri sotto acqua*, in "Rivista Marittima", XLVI (1913), 12.

GABRIELE, MARIANO, *Benedetto Brin*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998.

GABRIELE, MARIANO, *La Marina nella Guerra italo-turca. Il*

potere marittimo strumento militare e politico (1911-1912), Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998.

GABRIELE, MARIANO, *Origini, trattative e aspetti della convenzione navale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915*, in “Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare”, XXII (2008), 1.

GABRIELE, MARIANO-FRIZ, GIULIANO, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1982.

GATSCHER-RIEDL, GREGOR, *Alt-Österreich auf Hoher See. Das Flottenalbum des Österreichischen Lloyd*, Berndorf, KRAL-Verlag, 2017.

GEMIGNANI, MARCO, *Adone Del Cima comandante della corazzata Roma*, Roma, Rai Trade, 2005.

GEMIGNANI, MARCO, *Considerazioni sull’impiego dei sommergibili nel primo conflitto mondiale*, in “Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare”, XII (1998), 2.

GEMIGNANI, MARCO, *Il bombardamento di Durazzo del 2 ottobre 1918*, in “Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare”, XX (2006), 2.

GEMIGNANI, MARCO, *I mezzi d’assalto italiani nella Prima Guerra Mondiale*, in *La guerra navale 1914-1918* a cura di RASTELLI, ACHILLE-MASSIGNANI, ALESSANDRO, Valdagno, Rossato, 2002.

GEMIGNANI, MARCO, *Le unità navali costruite nell’Arsenale Militare Marittimo della Spezia*, in *La Marina alla Spezia nel 150° anniversario dell’Arsenale Militare Marittimo. Atti delle Giornate di studio. La Spezia, 10-11 ottobre 2019*, a cura di GEMIGNANI, MARCO-LIBERI, ROBERTO, Pisa, ETS, 2020.

GEMIGNANI, MARCO, *Zurigo 1916: un colpo risolutivo. Il Servizio Segreto della Regia Marina in azione*, in “Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare”, III (1989), 3.

GIANNASI, ANDREA, *L’eccidio Tellini. Da Gianina all’occupazione di Corfù (agosto-settembre 1923)*, Civitavecchia, Prospettiva, 2007.

GIORDANO, GIANCARLO, *Storia della politica internazionale 1870-2001*, Milano, Angeli, 2004.

GIORGERINI, GIORGIO-NANI, AUGUSTO, *Le navi di linea italiane 1861-1969*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969.

GROPALLO, TOMASO, *Navi a vapore e armamenti italiani. Dal 1818 ai giorni nostri*, Milano, Mursia, 1976.

HALPERN, PAUL G., *La Grande Guerra nel Mediterraneo*, vol. I, trad. it. a cura di Rossana Macuz Varrocchi, Gorizia, LEG, 2009.

HARRISON, WILLIAM ALFRED, *Swordfish at War*, Shepperton, Ian Allan Publishing, 1987.

HERVIEUX, PIERRE, *Il bombardamento navale del 14 giugno 1940*, in “Storia Militare”, X (2002), 110.

JORDAN, ROGER W., *The World’s Merchant Fleets 1939*, London, Chatham Publishing, 1999.

LOPEZ, BEPPE, *Il principe nel groviglio. La singolare avventura del principe di Wied nell’eterno intrigo balcanico*, Roma, Agra, 2009.

LUPINACCI, PIER FILIPPO, *La difesa del traffico con l’Albania, la Grecia e l’Egeo*, vol. IX della collana *La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1965.

LYNCH, DON-MARSCHALL, KEN, *Titanic*, trad. it. a cura di Gisella Bianchi, Milano, Maioli, 1995.

MACARTNEY, CARLILE AYLMER, *L’Impero degli Asburgo 1790-1918*, trad. it. a cura di Clemente Ancona, Milano, Garzanti, 1976.

MARCON, TULLIO, *Riviste navali a Napoli negli anni Trenta*, in “Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare”, IX (1995), 2.

MARCON, TULLIO, “*Spica*”: *una classe gloriosa (1936-1964)*, in “Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare”, XV (2001), 2.

MARTINES, VINCENZO, *La storia e gli uomini del Corpo Sanitario della Marina Militare*, Roma, Ispettorato di Sanità della Marina Militare, 2000.

MASSIGNANI, ALESSANDRO, *I Reali Carabinieri e il controspionaggio nella Grande Guerra*, in “Rassegna dell’Arma dei Carabinieri”, LXV (2017), 4.

MATTESINI, FRANCESCO, *La notte di Taranto*, in “Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare”, XII (1998), 4 (II parte).

MATTESINI, FRANCESCO, *L’attività aerea italo-tedesca nel Mediterraneo. Il contributo del “X Fliegerkorps”. Gennaio-Maggio 1941*, Roma, Aeronautica Militare Ufficio Storico, 1995.

MICALI BARATELLI, FRANCO, *La Marina Militare italiana nella vita nazionale (1860-1914)*, Milano, Mursia, 1983.

MONACO GORNI, MARIA ENRICA-CECI, GIORGIO, *L’affondamento della R. N. Ospedale “Po” (Baia di Valona, 14 marzo 1941)*, Aprilia, Croce Rossa Italiana-Comitato di Aprilia, 2017.

MONTANARI, MARIO, *Le truppe italiane in Albania (1914-20 e 1939)*, Roma, Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, 1978.

NASSIGH, RICCARDO, *La Marina italiana e l’Adriatico*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998.

ORDOVINI, ALDO F.-PETRONIO, F.-SULLIVAN, DAVID M., *Capital Ships of the Royal Italian Navy, 1860-1918*, in “Warship International”, LIII (2016), 4 (III parte).

PAGANO, GIAN PAOLO, *Navi mercantili perdute*, vol. III della collana *La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1997.

PALMER, ALAN, *Francesco Giuseppe. Il lungo crepuscolo degli Asburgo*, trad. it. a cura di Luisa Agnese Dalla Fontana, Milano, Mondadori, 1997.

PAOLETTI, CIRO, *L’operazione “Oltre Mare Tirana”*, in “Storia Militare”, III (1995), 23.

PASTORELLI, PIETRO, *L’Albania nella politica estera italiana 1914-1920*, Napoli, Jovene, 1970.

PELAGALLI, SERGIO, *Italiani in Albania*, in “Storia Militare”, IX (2001), 99.

GIUSEPPE PELUSO, *Motonave “Pola” un nome solo, per tutta*

la vita, in “Notiziario Centro Studi Tradizioni Nautiche”, VIII (2019), 87.

PERUZZI, MARIO, *Le missioni avventurose d’una squadra di navi bianche*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1952.

PETHÖ, ALBERT, *I servizi segreti dell’Austria-Ungheria*, trad. it. a cura di Costanza Fabbrissin, Gorizia, LEG, 2001.

POIDEVIN, RAYMOND-SCHIRMANN, SYLVAIN, *Storia della Germania*, trad. it. a cura di Vittorio Beonio Brocchieri, Milano, Bompiani, 1996.

POLLINA, PAOLO MARIO, *Le torpediniere italiane 1881-1964*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1974.

RAFFAELLI, ENZO, *La tragedia censurata. Albania, 8 giugno 1916, il siluramento del Principe Umberto*, Udine, Gaspari, 2016.

RAFFAELLI, ENZO, *Quei fanti biancoazzurri... Dalle Tre cime di Lavaredo agli abissi dell’Adriatico. Con il 55° Reggimento sui campi di battaglia della Grande Guerra*, Treviso, Istit, 2008.

REDANSKIJ, VLADIMIR GHEORGHIEVIC, *L’operato del Gruppo navale speciale della Flotta del Baltico durante il terremoto di Messina*, in “Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare”, VII (1993), 4.

Registro Italiano Navale per la classificazione delle navi mercantili. Libro Registro 1940-XVIII, Genova, Pellas, 1940.

Registro Nazionale Italiano per la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti, Genova, Pellas, 1916.

REYNOLDS, LEONARD C.-COOPER, HUBERT F., *Mediterranean MTBs at War. Short MTB Flotilla Operations 1939-1945*, Stroud, Sutton Publishing Limited, 1999.

ROHWER, JÜRGEN, *Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theatre of Operations, 1939-1945*, London, Greenhill Books, 1997.

RÖSSLER, EBERHARD, *U-Boat. I sommergibili tedeschi, tecnica ed evoluzione*, trad. it. a cura di A. M. Carbone, La Spezia, Melita, 1993.

RUBERTI, FABIO, *Condannata dall’oscuramento*, in “Sub”, XXIII

(2007), 266.

RUBERTI, FABIO, *Identificato in Olanda il killer dell'Adriatico*, in "Sub", XXVII (2011), 311.

RUBERTI, FABIO, *Il relitto della corazzata Regina Margherita. La più grande perdita della Regia Marina nella Prima Guerra Mondiale*, Milano, Magenes, 2018.

RUBERTI, FABIO, *Intrepido fino in fondo*, in "Sub", XXIII (2008), 273.

RUBERTI, FABIO, *Spezzata in due da una mina tedesca*, in "Sub", XXIV (2008), 278.

SALLEO, FERDINANDO, *Albania. Un regno per sei mesi*, Palermo, Sellerio, 2000.

SANTONI, ALBERTO, *Storia e politica dell'età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2003.

Sbarramento del Canale d'Otranto, vol. V della collezione *La preparazione dei mezzi della collana Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca 1915-1918*, Roma, s.e., 1918.

SHORES, CHRISTOPHER-CULL, BRIAN-MALIZIA, NICOLA, *Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940-41*, London, Grub Street, 1987.

SIECHE, ERWIN, *Germany*, in *All the World's Fighting Ships 1906-1921*, a cura di GARDINER, ROBERT, London, Conway Maritime Press, 1985.

TENDERINI, MIRELLA-SHANDRICK, MICHAEL, *Vita di un esploratore gentiluomo. Il Duca degli Abruzzi*, Milano, Corbaccio, 2006.

THOMAS, NIGEL, *L'esercito tedesco nella prima guerra mondiale 1914-1918*, trad. it. a cura di Fulvio Cardoni, Gorizia, LEG, 2015.

THOMAS, NIGEL-BABAC, DUŠAN, *Gli eserciti balcanici nella prima guerra mondiale*, trad. it. a cura di Angelo Pinti, Gorizia, LEG, 2014.

VALLETTA, ANNAMARIA, *In Albania. Storia delle relazioni fra Italia e Albania (1912-1939)*, Napoli, Guida, 2019.

VILLARI, GIOVANNI, *La presenza italiana in Albania 1918-1920*,

in "Italia contemporanea", LXII (2009), n. 256-257.

VILLARI, GIOVANNI, *L'Italia in Albania 1939-1943*, Aprilia, Novalogos, 2020.

WILSON, MICHAEL-KEMP, PAUL, *Mediterranean Submarines*, Wilmslow, Crécy, 1997.

WRAGG, DAVID, *Stringbag. The Fairey Swordfish at War*, Barnsley, Pen & Sword, 2005.

Indice delle fonti

Kew
THE NATIONAL ARCHIVES

ADM 196

busta 150, fascicolo 138: “Admiralty: Officers’ Service Records (Series III). Summaries of Confidential Reports. Vol. XLIX”.
busta 151, fascicolo 36: “Admiralty: Officers’ Service Records (Series III). Summaries of Confidential Reports. Vol. L”.

Roma
ARCHIVIO DELL’UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Attacchi alle basi

Busta 2, fascicolo 966: “Attacco aereo-silurante di Valona 13-14.3.1941. Attacco aereo-silurante di Valona 17.3.1941”.
Busta 2, fascicolo 969: “Attacco aereo-silurante di Brindisi 13.4.1941. Attacco aereo-silurante di Valona 15.4.1941”.

Biografie ufficiali

Busta B 3, fascicolo 14: “Bozzo Gravina Giovanni Battista”.
Busta B 3, fascicolo 22: “Brin Benedetto”.
Busta C 3, fascicolo 10: “Ciano Costanzo”.
Busta C 3, fascicolo 44: “Cutinelli Rendina Emanuele”.
Busta G 2, fascicolo 21: “Grenet (de) Carlo, Napoleone”.
Busta M 3, fascicolo 6: “Micheli Ruggero Alfredo”.
Busta M 3, fascicolo 14: “Millo Enrico”.
Busta P 1, fascicolo 22: “Paolucci Raffaele”.
Busta P 1, fascicolo 38bis: “Patris Giovanni”.
Busta R 2, fascicolo 18: “Rossetti Raffaele”.
Busta T 1, fascicolo 10: “Thaon di Revel Paolo”.

Busta V1, fascicolo 19: “Viale Leone, Bartolomeo”.

Biografie ufficiali, Casa Savoia

Busta 1, fascicolo 17: “Luigi Amedeo di Savoia duca degli Abruzzi”.

Commissione d’Inchiesta Speciale Navi

Busta 5: “Rovigno”.

Naviglio mercantile

Busta S 33, fascicolo 3: “Piroscafo Stampalia”.
Busta R 11, fascicolo 119: “Piroscafo Rosandra”.

Navi ospedale

Busta 39: “Po”.

Raccolta di base

Busta 354, fascicolo 3: “Istruzioni ai comandanti di presidio delle città marittime aperte. Difesa delle città marittime aperte. Relazione dell’ammiraglio Revel sulle operazioni di guerra in Adriatico. Relazione sintetica sull’opera svolta dal 1° aprile 1913 al 1° ottobre 1915 dall’ammiraglio Revel. Studio sulle operazioni offensive da eseguirsi allo scoppio delle ostilità. Piano delle operazioni in Adriatico. Elenco delle unità navali e dislocazione del naviglio austro-ungarico all’inizio delle ostilità (23/05/1915). Navi della Gran Bretagna, Germania, Russia e Turchia affondate per urto contro mina o per siluramento di sommergibile. Disposizione alle unità dell’Armata italiana riguardanti l’apertura delle ostilità”.
Busta 356, fascicolo 1: “Convenzione navale di Londra (26/04/1915); Convenzione navale di Parigi (10/05/1915)”.
Busta 423, fascicolo 3: “Dislocazione dell’Armata in evenienza dell’apertura delle ostilità e durante i primi mesi di guerra”.
Busta 444, fascicolo 3: “Concorso della Marina nelle operazioni

col R. Esercito. Eventuale avanzata al Nord dell'Armata Navale. Progetti di operazioni combinate col R. Esercito. Divisione Navale Speciale missione dell'Amm. Patris in Albania".

Busta 462, fascicolo 1: "Siluramento della nave francese 'Leon Gambetta' 27/4/1915 e salvataggio naufraghi".

Busta 462, fascicolo 2: "Perdita piroscafi nazionali ed esteri: Nereus, Gaspere ex Tirreno, Antiphi (30/12/1915), Ancona (7/11/1915), Grazia (18/6/1915), Re Umberto (4/12/1915), Porto Said (10/12/1915), Mikael (greco, 29/12/1915), Persia".

Busta 463, fascicolo 1: "Perdita della Regia Nave Garibaldi (18 luglio 1915)".

Busta 465, fascicolo 2: "Perdita del R.C.T. Intrepido (4/12/1915)".

Busta 507, fascicolo 3: "Scoppio al pontile Pirelli a Spezia il 3 luglio 1916".

Busta 507, fascicolo 7: "Relazione sui servizi del I Reparto dello Stato Maggiore Marina dal 1/10/1915 al 1/10/1916: dislocazione RR.NN. in Adriatico, concorso delle Marine alleate alle operazioni in Adriatico. Albania: dislocazione RR.NN. a Valona, costituzione di un Comando Navale e di una base a Valona, Corpo di spedizione in Albania, occupazione di Porto Palermo. Progetto di occupazione delle Curzolari e di sbarco in Istria. Perdite subite ed inflitte al nemico. Sbarramento Canale di Otranto".

Busta 590, fascicolo 2: "R.N. Regina Margherita. Inchiesta sul suo affondamento; Accademia Navale: comunicazione rassegna stampa, 12 maggio 2006 da 'La Nazione', p. XXI 'La corazzata perduta in un filmato televisivo di IANDT' (fax-1 foglio)".

Busta 690, fascicolo 1: "R.N. Regina Margherita: relazione della Commissione d'Inchiesta sull'affondamento (tavole annesse). Risultati dell'inchiesta sul sinistro della R.N. Regina Margherita".

Busta 1212, fascicolo 1: "Affondamento della nave austro-ungarica 'Viribus Unitis' (1/11/1918 Rossetti e Paolucci)".

Busta 1710, fascicolo 3: "Cantiere navale Pattison Napoli. Costruzione navi".

Busta 1733, fascicolo 1: "Elenco nominativo degli ufficiali morti

in servizio nella Guerra italo-austriaca 1915/1918 diviso per Corpi e gradi R.M.; Albo d'Oro: volume I Ufficiali della R.M., Elenco degli ufficiali morti in servizio di aviazione dall'inizio della guerra alla data dell'armistizio. Elenco degli ufficiali morti per incidenti aviatori dal 24/07/1915 al 20/10/1920; dati succinti sui morti in aviazione (personale di volo); ufficiali caduti in servizio di sommergibili anno 1915 e seguenti".

Busta 1734, fascicolo 2: "Flotta mercantile ex a.u. Navi in Spagna (1915/1918)".

Busta 1967: "P.fo Porto Said, P.fo Pegli, Veliero greco Poxeidon, P.fo inglese Persia, P.fo inglese Polwell, P.fo Primo, P.fo Parodi Anglo, P.fo Plata, P.fo Principe Umberto, P.fo Palatino, P.fo inglese Polo, P.fo Pensiero, P.fo inglese Parkate, P.fo greco Prodromos".

Busta 2075, fascicolo 7: "Pratiche naviglio militare connesse con le esigenze 'A.O' e 'O.M.S.': Nave Ospedale Vienna".

Busta 2163, fascicolo 10: "Intrepido".

Busta 2199, fascicolo 1: "Regina Margherita".

Busta 2360, fascicolo 1: "Rivista navale in onore del führer (Hitler) il 5 maggio 1938 a Napoli".

Busta 2373: "Albania: operazioni di sbarco. Relazione sulle operazioni di sbarco del I scaglione del Comando in Capo della I Squadra (Nave Cavour). Relazione del Comando del I Gruppo (Nave Giovanni delle Bande Nere) sullo sbarco a San Giovanni di Medua. Relazione del Comando del II Gruppo (incrociatore Fiume) sullo sbarco a Durazzo. Relazione del Comando del III Gruppo (Nave Cavour) sullo sbarco a Valona. Relazione del Comando del IV Gruppo (incrociatore Duca degli Abruzzi) sullo sbarco a Santi Quaranta. Assegnazione unità militari per il servizio in Albania. Ordini generali di operazione. Comando in Capo I Squadra Navale e Marina a Taranto. Ordini di operazioni ai sommergibili. Servizio delle comunicazioni. Comando organizzazione Marina albanese. Evacuazione connazionali. Batterie e munizionamento. Approntamento materiale".

Busta 2391, fascicolo 4: "Relazione generale sull'opera svolta

dall'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina dal 1° aprile 1913 al 1° ottobre 1915”.

Busta 2395: “Piroscafi e velieri affondati e piroscafi austriaci sequestrati (1915/16)”.

Busta 2707: “Visita in Italia del cancelliere tedesco Hitler”.

Busta 2770bis, fascicolo 29: “La Marina nei tempi. Raccolta di notizie ed avvenimenti vari di epoche diverse (Italia e altri Stati). Unità della Marina italiana perdute nel Mediterraneo ed altri mari dalla costituzione del Regno d'Italia al 1939”.

Busta 2804, fascicolo 6: “Bandiere di combattimento offerte dal Comando Federale G.I.L. Genova nel 1938 alle torpediniere Altair, Aldebaran, Antares, Andromeda, Cassiopea, Canopo”.

Statini dell'attività bellica delle navi

Busta 17, fascicolo 10: “Torpediniera Andromeda”.

Busta 50, fascicolo 13: “Nave Po (ex Vienna)”.

Busta 75, fascicolo 50: “Piroscafo Luciano”.

Busta 88, fascicolo 32: “Incrociatore ausiliario Rovigno”.

Indice dei nomi

Abdul Hamid II
Aga Rossi, Elena
Aichelburg, Wladimir
Amero d'Aste Stella, Marcello
Ancona, Clemente
Andrenelli, Benedetto
Antonelli, Gabriele
Aponte, Francesco Saverio
Archer, William John
Arcuri, Costanza
Arra, Giuseppe
Austin, Douglas James Roper
Avarna, Giuseppe

Babac, Dušan
Balzi, Cesare
Bandini, Oreste
Banks, Kenneth Charles
Barbary, Humprey Alexander
Bargoni, Franco
Bassani, Ettore
Basso, Rinaldo
Bauer, Caesar
Beagley, Patrick
Bechis, Aldo
Bellomo, Vincenzo
Benbow, Tim
Benckendorff, Alexander
Benigni, Zenone
Beonio Brocchieri, Vittorio
Berke, Donald A.

Bernardi, Tullio
Bertotti, Emilio
Biancheri, Giovanni
Bobbiese, Antonio
Bobbiese, Mario
Boffa, Attilio
Bosio, Pietro
Bouè de Laperyère, Augustin
Bowker, John J.
Bozzo Gravina, Giovanni Battista
Brayda, Virginia
Bresca, Valentino
Brin, Benedetto
Brown, Eric
Bucci, Umberto
Bucci, Umberto
Buchet, Stéphan Jules
Bumçi, Luigj
Burhaneddin, Mahemed Efendi
Buriàn, Stephan

Cadorna, Luigi
Caldecott-Smith, Alexander
Calleri di Sala, Guido
Cambon, Pierre Paul
Campbell, N. J. M.
Cardoni, Fulvio
Carr, John
Carrasi, Mario
Ceci, Giorgio
Celeste, Giuseppe
Chotek von Chotkowa und Wognin, Sofia
Churchill, Winston
Ciano, Alessandro

Ciano, Costanzo
Ciano, Galeazzo
Ciano Mussolini, Edda
Cordero di Montezemolo, Carlo
Colliva, Giuliano
Collotti, Enzo
Cooper, Hubert F.
Corsi, Camillo
Cull, Brian
Cusani Visconti, Lorenzo
Cutinelli Rendina, Emanuele

Dalla Fontana, Luisa Agnese
De Carlo, C.
De Chermont di Vars, Carolina
de Fauque de Jonquières, Eugène
de Filek Jago, John
De Giorgi, Antonietta
de Grenet, Carlo Napoleone Giovanni Ernesto Ciro
de la Forest, Paola
Del Cima, Adone
Dell'Osa, Pablo
di Borcchetti, Alfonso
Di Nolfo, Ennio
di Rago, Giovanna
Dominici, Carlo
Ducci, Gino

Elbasani, Aqif
Elisabetta di Romania

Fabbri, Alfredo
Federici, Maria
Ferrari, Giovanni Battista

Filbier, Francesco
Fioravanzo, Giuseppe
Fischer, Fritz
Fonda, Lorenzo
Foster Collet, Anthony
Francesco Ferdinando d'Asburgo
Franco, Francisco
Frenzel, Frederik Norman
Friz, Giuliano

Gabriele, Mariano
Gambinafaci, Paolo
Gargiulo, Salvatore
Gatscher-Rield, Gregor
Gellner, Ernesto
Gemignani, Marco
Gheorghevic Redanskij, Vladimir
Giannasi, Andrea
Giordano, Giancarlo
Giorgerini, Giorgio
Giovesi, Maria Regina
Glaise-Horstenau, Edmund
Gnifetti, Francesco
Grassi, Mario
Grenet, Carlo
Grey, Edward
Grimaldi, Bernardino
Gropallo, Tomaso
Gualtieri, Enrico
Guglielmo di Wied
Guglielmo I von Hohenzollern
Guglielmo II von Hohenzollern
Guidetti, Luciano
Guzzoni, Alfredo

Haggi Statti, Georgios
Halpern, Paul G.
Hanna, Stan
Harrison, William Alfred
Haus, Anton
Hervieux, Pierre
Hitler, Adolf

Impellizzeri, Francesca
Imperiali, Guglielmo

Jackson, Henry Bradwardine
Jacomoni, Francesco
Jordan, Roger W.

Kelly, John
Kemp, Paul
Kindell, Don
Konica, Mehemet Bey

Lancaster, James Donald
Langford, Frank
Lazzeri, Manlio
Lelli, Mario
Leva, Fausto
Levera, Mario
Liberi, Roberto
Lisco, Leonardo
Lobelle, Marcel Jules Odilon
Lopez, Beppe
Luigi Amedeo di Savoia
Luocco, Ettore
Lupinacci, Pier Filippo

Macartney, Carlisle Aylmer
Macuz Varrocchi, Rossana
Magaletti, Giuseppe
Magliani, Agostino
Malizia, Nicola
Marcon, Tullio
Martines, Vincenzo
Martinoli, Marco
Massignani, Alessandro
Mattesini, Francesco
Micali Baratelli, Franco
Micheli, Ruggero Alfredo
Millo, Enrico
Monaco Gorni, Maria Enrica
Montanari, Mario
Mussolini, Benito

Nani, Augusto
Nassigh, Riccardo
Nicola II Romanov
Nunziante, Vito

Oltolini, Alberto
Ordovini, Aldo F.
Pagano, Gian Paolo
Palmer, Alan
Palombo, Giuseppe
Paoletti, Ciro
Paolucci, Raffaele
Pariani, Alberto
Parodi, Angelo
Pastorelli, Pietro
Patris, Giuseppe

Patris, Giovanni
Pelagalli, Sergio
Pellecchia, Ernesto
Peluso, Giuseppe
Permeti, Thuram Pascià
Peruzzi, Mario
Pétain, Philippe
Petronio, Fulvio
Picchio, Enea
Pini, Wladimiro
Poggi, Franco
Poidevin, Raymond
Pollina, Paolo Mario
Presbitero, Ernesto
Princip, Gravilo

Qemali, Ismail

Rastelli, Achille
Razeto, Giovanni Battista
Repetto, Stefano
Reynolds, Leonard C.
Riccardi, Arturo
Ricciardi, Giovanni
Riva, Bruno
Rohwer, Jürgen
Roncagli, Giovanni
Rossetti, Giovanni Raffaele
Rossler, Eberhard
Rubartelli, Luigi
Ruberti, Fabio

Salandra, Antonio
Salleo, Ferdinando

Salza, Silvio
Sanguinetti, Davide
Santoni, Alberto
Sarnelli, Angela
Sarrazin, William C.
Scattini, Arturo
Schiavoni, Gino
Schiavuta, Mario
Schirmann, Sylvain
Scott, David
Secchi, Vanda
Sechi, Giovanni
Senise, Carmine
Shandrik, Michael
Shores, Christopher
Sieche, Erwin
Singule, Rudolf
Smith, Gordon
Somigli, Odoardo
Sonnino, Sidney
Stamegna, Marco
Sullivan, David M.
Sutcliffe, Robert Samuel
Szabados, Eugenio

Tarantini, Manlio
Tellini, Enrico
Tenderini, Mirella
Thaon di Revel, Paolo
Thomas, Nigel
Toptani, Essad Pascià
Torrens-Spence, Frederick Michael Alexander
Tramontani, Ennia

Umberto di Savoia

Valenti, Paolo
Valletta, Annamaria
Venizelos, Eleutherios
Ventura, Francesco
Viale, Leone
Villani, Corrado
Villari, Giovanni
Vittorio Emanuele III di Savoia
von Mackensen, Gustav
von Ribbentrop, Joachim
von Trapp, Georg

Wilhelm Friedrich Heinrich Zu Wied, vedi Guglielmo di Wied
Wilson, Michael
Wragg, David

Zavagli, Antonio
Zog I
Zogu, Ahmet Bey Mati, vedi Zog I

Indice delle navi

Agordat, incrociatore torpediniere italiano
Airone, torpediniera italiana
Albatros, torpediniera italiana
Alcione, torpediniera italiana
Aldebaran, torpediniera italiana
Almenara, piroscafo britannico
Altair, torpediniera italiana
Amalfi, incrociatore corazzato italiano
Ampère, sommergibile francese
Andromeda, torpediniera italiana
Angelo Bassini, torpediniera italiana
Animoso, cacciatorpediniere italiano
Antares, torpediniera italiana
Aprilia, piroscafo italiano
Ardente, cacciatorpediniere italiano
Ardito, cacciatorpediniere italiano
Arpia, torpediniera italiana
Artiglio, piroscafo italiano
Artiglio II, piroscafo italiano, vedi *Artiglio*, piroscafo italiano
Astore, torpediniera italiana
Audace, cacciatorpediniere italiano
Augusto Riboty, cacciatorpediniere italiano

Barletta, incrociatore ausiliario italiano
Belroire, rimorchiatore italiano
Benedetto Brin, nave da battaglia italiana
Bisson, cacciatorpediniere francese
Bouclier, cacciatorpediniere francese
Brioni, incrociatore ausiliario italiano

Calabria, ariete torpediniere italiano

California, nave ospedale italiana
Calliope, torpediniera italiana
Canopo, torpediniera italiana
Carlo Mirabello, cacciatorpediniere italiano
Carnia, mercantile italiano
Cassala, motocisterna italiana
Cassiopea, torpediniera italiana
Centauro, torpediniera italiana
Cesare Abba, torpediniera italiana
Cigno, torpediniera italiana
Città di Alessandria, motonave italiana
Città di Marsala, mercantile italiano
Città di Savona, motonave italiana
Climene, torpediniera italiana
Clio, torpediniera italiana
Commandant Bory, cacciatorpediniere francese
Commandant Rivière, cacciatorpediniere francese
Conte di Cavour, nave da battaglia italiana
Corazziere, cacciatorpediniere italiano
Cugnot, sommergibile francese
Curtatone, torpediniera italiana

Dandolo, corazzata italiana
Dartmouth, incrociatore leggero britannico
Diana, piroscafo italiano
Doninzetti, motonave italiana
Dublin, incrociatore leggero italiano
Duilio, nave da battaglia italiana

Ercole, rimorchiatore italiano
Esperia, nave passeggeri italiana
Etna, ariete torpediniere italiano
Etruria, ariete torpediniere italiano
Europa, trasporto idrovolanti e appoggio sommergibili italiana

Evening Star, drifter britannico

Filippo Grimani, motonave italiana

Firenze, piroscavo italiano

Francesco Ferruccio, incrociatore corazzato italiano

Francesco Morosini, incrociatore ausiliario italiano

Genepesca II, motonave italiana

Generale Marcello Prestinari, torpediniera italiana

Gianicolo, rimorchiatore italiano

Giglio, piroscavo italiano

Giulio Cesare, nave da battaglia italiana

Giuseppe Garibaldi, incrociatore corazzato italiano

Giuseppe Cesare Abba, torpediniera italiana

Goffredo Mameli, piroscavo italiano

Grado, motonave italiana

Helouan, piroscavo austro-ungarico

Hermada, piroscavo italiano

Hohenzollern, yacht imperiale tedesco

Illustrious, portaerei britannica

Impavido, cacciatorpediniere italiano

Impetuoso, cacciatorpediniere italiano

Indomito, cacciatorpediniere italiano

Insidioso, cacciatorpediniere italiano

Intrepido, cacciatorpediniere italiano

Iolanda, piroscavo italiano

Irrequieto, cacciatorpediniere italiano

LCI 6, nave da sbarco britannica

Léon Gambetta, incrociatore corazzato francese

Libeccio, cacciatorpediniere italiano

Lido, piroscavo italiano

Littorio, nave da battaglia italiana

Lottie Leask, drifter britannico

Luciano, piroscavo italiano

Luisa, piroscavo italiano

Luni, rimorchiatore italiano

Lupo, torpediniera italiana

Manzanita, drifter britannico

Mare Nostrum, motoveliero italiano

Mariska, motonave italiana

Marras, motovedetta italiana

Marsala, esploratore italiano

Martini, piroscavo italiano

Medusa, sommergibile italiano

Merano, piroscavo italiano

Michele Lazzaroni, piroscavo italiano

Miseno, piroscavo italiano

Misurata, cannoniera italiana

Monrosa, mercantile italiano

Monzambano, torpediniera italiana

MTB 85, motosilurante britannica

MTB 89, motosilurante britannica

MTB 287, motosilurante britannica

MTB 290, motosilurante britannica

MTB 295, motosilurante britannica

Nautilus, piroscavo italiano

Nereide, sommergibile italiano

Nino Bixio, esploratore italiano

Noli, rimorchiatore italiano

Olimpia, mercantile italiano

Otaria, sommergibile italiano

Palermo, piroscavo italiano
Papanikolis, sommergibile greco
Perseo, torpediniera italiana
Piemonte, incrociatore protetto italiano
5 PN, torpediniera italiana
Po, nave ospedale italiana
Pola, motonave requisita scorta convogli italiana
Polcevera, piroscavo italiano
Poseidone, piroscavo italiano
Potestas, piroscavo italiano

Quarto, esploratore italiano

Re Umberto, piroscavo italiano
Regina Elena, nave da battaglia italiana
Regina Margherita, nave da battaglia italiana
Rex, motonave italiana
Rinucci, piroscavo italiano
Roma, motonave italiana
Roma, nave da battaglia italiana
Rosandra, piroscavo italiano
Rovigno, motonave requisita scorta convogli italiana

S 2, mezzo d'assalto italiano
Sagittario, torpediniera italiana
San Gaudenzio, motoveliero italiano
Santa Maria, piroscavo italiano
Sardegna, corazzata italiana
Saturnia, nave passeggeri italiana
Scorpione, torpediniera italiana
Scrivia, nave cisterna italiana
Sesia, nave cisterna e da sbarco italiana
Solferino, torpediniera italiana
Spica, torpediniera italiana

Stampalia, piroscavo italiano
Stella Polare, nave da trasporto italiana
Strale, cacciatorpediniere italiano

Tactician, sommergibile britannico
Taide, dragamine italiano
Tavolara, vedetta italiana
Tirso, cisterna italiana
Trento, incrociatore pesante italiano
Triton, sommergibile britannico

U 10, sommergibile austro-ungarico
U 13, sommergibile austro-ungarico
U 18, sommergibile austro-ungarico
U 26, sommergibile austro-ungarico
U 4, sommergibile austro-ungarico
U 5, sommergibile austro-ungarico
UC 14, sommergibile tedesco

Valparaiso, piroscavo italiano
Varese, incrociatore corazzato italiano
Vettor Pisani, incrociatore corazzato italiano
Vienna, piroscavo italiano, vedi *Po*, nave ospedale italiana
Viribus Unitis, nave da battaglia austro-ungarica
Vittorio Emanuele, nave da battaglia italiana

Wien, piroscavo austro-ungarico, vedi *Po*, nave ospedale italiana

Indice dei luoghi

Adalia
Addis Abeba
Adriatico, Mare
Afghanistan
Africa
Alaska
Albania
Alessandria d'Egitto
Alessio
Alsazia
Amburgo
Anatolia
Andorra
Asia
Atene
Augusta
Austria-Ungheria

Balcani
Bari
Belgio
Belgrado
Bengasi
Berlino
Bolzano
Bosnia
Brasile
Brema
Brennero
Brescia
Brindisi

Bucarest
Bulgaria
Busi, Isola di

Calabria
Canale d'Otranto
Capo Callovez
Capo delle Correnti
Capo Linguetta
Capo Rodoni
Capo San Giovanni
Capo San Niccolò
Capo Treporti
Capri
Cartagena
Castellammare di Stabia
Cattaro
Cavo
Cecoslovacchia
Cherso, Isola di
Chiaf e' Petronit, vedi Sella di Petrunes
Cima Margherita
Cina
Como
Costarica
Creta, Isola di
Cuba
Curzola, Isola di

Dalmazia
Danimarca
Dardanelli, Stretto dei
Dekheila
Dodecaneso

Drin, Fiume
Ducati
Durrës, vedi Durazzo

Egeo, Mare
Egitto
Egri Palanka
Elba, Isola d'
Eleusis
Epiro
Eritrea
Erzegovina
Etiopia

Fashoda
Fier, vedi Fieri
Firenze
Fiume
Francia

Gadishulli i Karaburunit, vedi Penisola di Karaburun
Gallipoli
Gardone Valtrompia
Gargano
Genova
Germania
Gianina
Gibilterra, Stretto di
Giuppana, Isola di
Gjiri i Dukatit, vedi Baia di Ducati
Gjiri i Vlorës, vedi Baia di Valona
Gjiri Orsos, vedi Baia dell'Orso
Gjirokastër, vedi Argirocastro
Gorizia

Gradisca
Gran Bretagna
Gravosa
Grecia
Guatemala

Haiti
Himalaya
Honduras

Impero Ottomano
Ischia, Isola di
Ishulli i Sazanit, vedi Saseno, Isola di
Isola di Capo Rizzuto
Istria
Italia

Jugoslavia

Kaninë, vedi Canina
Karakorum
Kenya
Kepi i Gallovecit, vedi Capo Callovez
Kepi i Gjuhëzës, vedi Capo Linguetta
Kepi i Kongiorufës, vedi Capo San Giovanni
Kepi i Rodonit, vedi Capo Rodoni
Kepi i Treportit, vedi Capo Treporti

La Spezia,
Lagosta, Isola di
Lecce
Lero, Isola di
Liberia
Libia

Ligure, Mare
Lissa, Isola di
Liverpool
Livorno
Londra
Lorena
Losanna
Luka
Lussemburgo
Lussino, Isola di

Madrid
Malta
Manfredonia
Manica
Marsala
Mediterraneo, Mare
Meleda, Isola di
Messina
Milano
Milazzo
Monfalcone
Montenegro

Napoli
Napoli, Golfo di
Nero, Mare
Nicaragua

Ombla, Fiume
Oslo
Otranto, Canale d'

Pacifico

Panama
Paramythia
Parigi
Pasha Limani
Pegadia, Baia di
Pelagosa, Isola di
Persia
Piombino
Pola
Polo Nord
Polonia
Porto Maurizio
Portoferraio
Portogallo
Porto Palermo
Prevesa
Puglia
Punta Stilo

Quarnaro
Radhimë, vedi Redimes
Ragusa
Rodi
Roma
Romania
Rodoni
Russia
Ruwenzori

Sabbioncello, Penisola di
Salonicco
San Giovanni, Baia di
San Pietroburgo
Sant'Andrea, Isola di

Sant'Elia, Monte
Santa Maria di Leuca
Sarajevo
Saranda, vedi Santi Quaranta
Scarpanto, Isola di
Sebenico
Serbia
Sestri Ponente
Shëngjin, vedi San Giovanni di Medua
Shkodër, vedi Scutari
Siam
Sicilia
Simi, isola di
Somalia
Sorrento
Spagna
Stati Uniti d'America
Sudan

Taranto
Teodo
Termoli
Tibet
Tirana
Tirolo
Tirreno, Mare
Torino
Toscana
Toul
Traù
Tremiti, Isole
Trentino
Trieste
Tripoli

Tripolitania
Tunisia

Uji i Ftohtë, vedi Krionero
Ungheria
Unione Sovietica

Valle d'Isarco
Valle dell'Orso
Varsavia
Venezia
Venezia Giulia
Ventimiglia
Verdun
Vergarolla, Darsena di
Vienna
Vjosë, vedi Fiume Voiussa
Vlorë, vedi Valona
Volosca

Xero Kemb, vedi Rio Secco

Zara

Indice

Introduzione	3
Avvertenze.....	7
Elenco delle abbreviazioni.....	8
Comparazione dei toponimi italiani e albanesi	10
Parte I.....	11
L'interesse dell'Italia per Valona nella Grande Guerra.....	11
Piroscafo <i>Re Umberto</i>	29
Cacciatorpediniere <i>Intrepido</i>	42
Piroscafo <i>Principe Umberto</i>	63
Nave da battaglia di prima classe <i>Regina Margherita</i>	76
Parte II	103
L'importanza di Valona per l'Italia nel Secondo Conflitto Mondiale	103
Nave ospedale <i>Po</i>	113
Torpediniera <i>Andromeda</i>	137
Piroscafo <i>Luciano</i>	151
Motonave requisita scorta convogli <i>Rovigno</i>	160
Bibliografia	178
Indice delle fonti.....	186
Indice dei nomi	191
Indice delle navi.....	200
Indice dei luoghi	206

