



L'azione del 15 maggio '17 contro lo sbarramento d'Otranto

Ciro Paoletti
Storico

Il CV Horty
sul ponte di comando
del *Novara*

Il 26 settembre 1915 nel Canale d'Otranto iniziò la crociera permanente dei *drifters*, cioè dei pescherecci inglesi con le reti a strascico; prima misura dello sbarramento mobile che doveva impedire ai sommergibili austro-tedeschi l'ingresso in Adriatico e quindi la lotta al traffico navale dell'Alleanza. L'efficacia dello sbarramento mobile era quantomeno dubbia, ma ogni tanto qualche sommergibile nemico vi restava intrappolato e, se non affondato, veniva in parte danneggiato. Nell'arco di tutta la Grande Guerra la Marina austriaca eseguì 18 azioni contro di esso: una nel 1915, sette nel 1916, nove nel 1917 ed infine una nel 1918. Tutte senza successo! La più complessa, eclatante fu quella del 15 maggio 1917 che vide impegnate complessivamente dalle due parti 42 unità e 21 aerei: 16 navi, 3 sommergibili e 10 aerei austro-ungarici contro 21 navi, 2 sommergibili e 11 aerei dell'Alleanza, senza contare i trasporti e i *drifters*. Fu, dopo quella dello "Jutland", la seconda più grande battaglia navale di tutta la 1^a G.M. ma del tutto dimenticata perché non fece scena ed ebbe scarsi risultati. Non vennero coinvolte – né dovevano esserlo – le unità maggiori; per contro, furono persi un paio di caccia alleati e 14 *drifters*. Vi furono un po' di danni e pochi morti. L'operazione non cambiò l'andamento della guerra, perciò non ebbe eco.

Il piano

Il piano austro-ungarico-tedesco prevedeva un'azione principale svolta da tre esploratori, cioè incrociatori leggeri, appoggiati da altre unità navali, subacquee ed aeree. Secondo gli ordini impartiti dal contrammiraglio Alexander Hansa, si sarebbe iniziato coll'uscita di cacciatorpediniere e velivoli per

sorvegliare le acque teatro dell'azione e segnalare l'eventuale arrivo di unità dell'Alleanza. I CC.TT. *Csepel* e *Balaton* dovevano disormeggiare da Cattaro dopo le 18.00 del 14 maggio, così da trovarsi a Dulcigno alle 21.00. Da là, tenendosi a 15 miglia da Saseno, cioè dalla baia di Valona, si sarebbero diretti verso la costa albanese nella zona di Monte Elia per aprirsi a ventaglio verso Sud-ovest alla ricerca di trasporti nemici da e per l'Albania, evitando di tagliare la rotta agli esploratori e rientrando in modo da oltrepassare Capo Linguetta non oltre le 06:15 del mattino del 15 maggio. La sorveglianza era svolta dalle forze aeree. Gli idrovolanti delle basi di Durazzo e Kumbor dovevano partire alle 6 del mattino i primi e alle 5 e mezzo i secondi per spingersi rispettivamente fino a 70 e a 90 miglia dalla costa dalmata in direzione di Brindisi. Poi dovevano puntare verso Valona. Se avessero avvistato qualcosa, avrebbero avvertito via radio la formazione navale.



Pescherecci inglesi
in Mediterraneo

I sommergibili dovevano porsi in agguato tenendosi in contatto radio. L'*U4* sarebbe arrivato davanti a Valona alle 4 del mattino per attaccare le unità maggiori nemiche in entrata o in uscita. L'*U27* si sarebbe posto in agguato dalle 05:30 del mattino a 25 miglia da Brindisi sulla congiungente Brindisi-Punta d'Ostro. Infine l'*U89*, nella realtà il tedesco *U25*, all'alba avrebbe deposto delle torpedini davanti a Brindisi e lì sarebbe rimasto in agguato. Tutti e tre i battelli sarebbero rientrati quando l'avessero deciso i rispettivi comandanti.

Predisposto questo schermo protettivo, sul far della notte i tre esploratori *Novara*, *Saida* ed *Helgoland* sarebbero usciti da Cattaro e scesi paralleli verso Sud, fino all'altezza di Fanò (o Othoni, l'isola greca più occidentale facente parte dell'arcipelago delle Diapontie). Tenendosi rispettivamente 14, 28 e 42 miglia a Ovest di Fanò, cioè intervallati di 14 miglia l'uno dall'altro, avrebbero poi virato a sinistra e rastrellato le acque "spostandosi verso la posizione occupata dall'incrociatore dislocato più a levante" e distruggendo tutti i *drifters* incontrati. Si sarebbero poi riuniti a 15 miglia da Capo Linguetta al più tardi alle 07:15 del mattino del 15 maggio, cioè non oltre un'ora dopo il passaggio dei due caccia austriaci nella stessa area. L'ora d'intervallo era stata stabilita perché, lungo la rotta di rientro, i caccia dovevano tenersi 20 miglia avanti e un po' sulla sinistra degli esploratori, per coprirli da eventuali arrivi di unità navali dell'Alleanza. Se queste fossero comparse, avrebbero dovuto attirarle e farsi inseguire verso le Bocche di Cattaro.

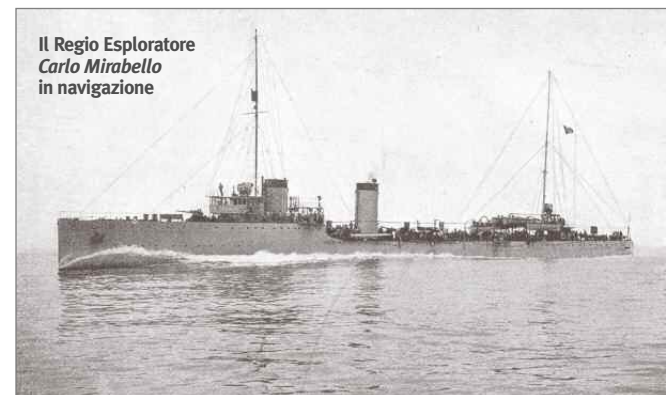
Il silenzio radio andava osservato il più possibile. La prima segnalazione andava fatta alla nave comando, l'incrociatore *Novara*, dopo il *rendez-vous* a Capo Linguetta. Il *Novara*, su cui alzava la propria insegna il capitano di vascello ungherese Miklós Horthy de Nagybánya, futuro ammiraglio, comandante la flotta austro-ungarica e poi, dal 1920, reggente d'Ungheria, avrebbe segnalato al semaforo di Castelnuovo dopo aver oltrepassato Capo Rodoni. In caso di contrattacco nemico, dovevano tenersi pronti a muovere, fin dalle 5 del mattino, prima l'incrociatore *Sankt Georg*, sostenuto dal caccia *Warasdiner* e dalle torpediniere 84, 88, 99 e 100; poi anche la corazzata *Budapest* con altre tre torpediniere.

Gli Alleati

Inutile dire che dall'altra parte dell'Adriatico non si sapeva né s'immaginava nulla! La "riservatissima" diffusa nel 1919 ammise, un po' a denti stretti, che "La insufficienza di esploratori e di C.T., anche in relazione ai turni di servizio giornaliero stabiliti per mantenere nelle basi un certo numero di unità costantemente pronte a muovere, la facilità di perdite per effetto di insidie subacquee ed il logorio del materiale non consentivano, da parte nostra, di mantenere una crociera permanente di esploratori e di C.T. a difesa dei *drifters* ed a protezione del traffico con l'Albania, crociera che inoltre risultava di relativa efficacia preventiva in notti oscure, data l'ampiezza della zona da vigilare, come l'esperienza ha avuto a confermare varie volte."¹

Note

¹ Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina – Ufficio Storico, *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca 1915-1918*, collezione "impiego delle forze navali" – fascicolo VI, Argomento "Azione navale del 15 maggio 1917 nel Basso Adriatico" riservatissimo, Roma, 1919.



Il Regio Esploratore
Carlo Mirabello
in navigazione



Il Regio
cacciatorpediniere Borea

Nonostante queste difficoltà il contrammiraglio Alfredo Acton, comandante la Divisione Esploratori e comandante superiore navale di Brindisi, nonché futuro capo di Stato Maggiore della Marina dal 1919 al 1921 e dal 1925 al 1927, senza sapere nulla dell'imminente azione nemica aveva disposto il pattugliamento da parte di un gruppo navale composto dal Regio Esploratore *Carlo Mirabello* e dai cacciatorpediniere francesi *Commandant Rivière*, *Bisson*, *Cimeterre* e *Boutefeu*, l'ultimo dei quali era però stato costretto a rientrare nella notte per avaria. In porto erano comunque pronti a muovere in mezz'ora l'incrociatore inglese *Bristol*, i cacciatorpediniere della Regia Marina *Pilo*, *Mosto*, *Acerbi* e *Schiaffino* e, dalle 5 e mezzo del mattino, un altro incrociatore britannico, il *Dartmouth*.

Le navi in pattugliamento avevano una cosa in comune con quelle sia che formavano i convogli che di scorta: andavano tutte un po' alla ventura, le prime sperando di trovare il nemico mentre le altre di non incapparci. Del resto la traversata fra le due sponde era breve, le forze a Brindisi sempre sui cavi leggeri, quelle di Taranto più o meno pure; e contro le mine e i sommergibili c'era poco da fare, salvo incrociare le dita. Ebbene, dalle primissime ore del mattino del 15 maggio agli alleati le dita incrociate non sarebbero bastate più.

L'effettuazione del piano, atto I: la squadriglia *Csepel* ed il convoglio *Borea*

Alle 18:20 *Csepel* e *Balaton*, componenti la squadriglia del capitano di fregata Johannes principe di Liechtenstein, col capitano di corvetta Franz Morin sottordine, avevano lasciato Cattaro. Otanta minuti dopo era uscito Horty col *Novara* e i due esploratori classe "Helgoland".



Il CC
Franz Morin

affondato il sommergibile francese *Monge* durante lo scontro navale di Durazzo.

Alle 02:51 del mattino incrociavano nelle acque previste. Si tennero a mezzo miglio dalla costa albanese e avanzarono di conserva, coperti dall'ombra della terraferma. Quindici minuti dopo, il sommergibile *U4* segnalò loro quattro navi.

Alla luce della luna le videro ed inquadrarono. Verso di loro stava puntando un convoglio nemico scortato dal Regio Cacciatorpediniere *Borea*, che in realtà era un'umile torpediniera (di poco più di 300 tonnellate di stazza, in linea operativa da 13 anni e con 55 uomini d'equipaggio) comandata dal capitano di corvetta Virgilio Franceschi.

Con "mare calmo, tempo ottimo" e la luna da poco sorta alle spalle, Franceschi era un ottimo bersaglio. Stava zigzagando alla "velocità" di 6.5 nodi davanti ai trasporti *Carroccio*, *Verità* e *Bersagliere* - che salpati da Gallipoli alle 10 del mattino precedente pensavano di arrivare entro breve a Valona -, quando distinse fumo nel buio a 1.000 metri verso riva.

Ebbe un dubbio: amici o nemici? Segnalò, chiedendo la parola di riconoscimento. Non sapeva d'essere stato avvistato da venticinque minuti e d'aver davanti due caccia da oltre 1.000 tonnellate, entrati in linea nel 1912, capaci di 32 nodi e dotati ciascuno di due pezzi da 100/47 e sei da 66/47, ai quali lui poteva opporre solo cinque da 55/37.

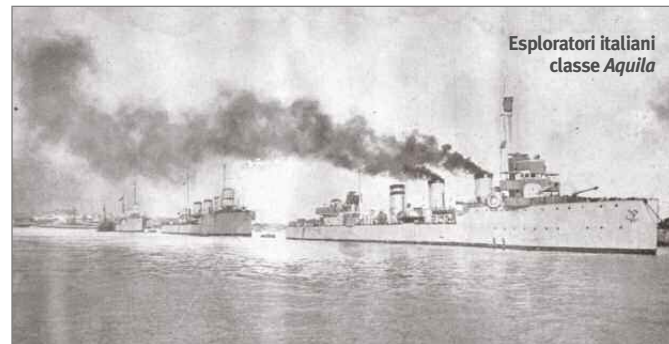
Ogni dubbio si dissolse quando fu illuminato da un riflettore e subito dopo cannoneggiato. Ordinò d'aprire il fuoco, aumentare a tutta forza e venire tutto a dritta per lanciare i siluri, ma il secondo colpo dello *Csepel* gli aveva preso la condotta principale del vapore. Motrici, timone, dinamo e radio erano inutilizzabili, perciò il *Borea* non poteva dare l'allarme a Brindisi e Valona, né muovere. Sparò una decina di colpi, poi una seconda bordata lo colse al bagnasciuga e gli aprì una falla all'altezza delle due caldaie in funzione.

Mentre Liechtenstein continuava a tartassare il *Borea*, Morin col *Balaton* dirigeva sui trasporti e apriva il fuoco. Incendiò una carbonaia del *Carroccio*, poi inquadrò il *Verità*: gli fece saltare la condotta del vapore provocandone l'arresto e incendiandogli le late di benzina in coperta mentre il *Bersagliere*, ultimo del convoglio, incassava parecchi colpi e schegge nell'opera morta.

Tanto Liechtenstein che Morin lanciarono due siluri a testa, nessuno dei quali arrivò a segno. Poi, dopo cinque minuti di sosta del tiro, il capo squadriglia ordinò di muoversi; senza raccogliere i naufraghi, certo che i soccorsi stessero arrivando. E così era. Le cannonate avevano dato l'allarme. Le fiamme del *Carroccio* e del *Verità* avevano indicato il luogo e da Valona e Porto Palermo stavano accorrendo le torpediniere *Albatros*, *Clio*, PN 33 e 35, il MAS 28 ed il rimorchiatore *Luni*. Trovarono il *Borea* che stava affondando, con Franceschi a bordo che con l'aiuto di pochi uomini provvedeva a far mettere in salvo il resto del suo equipaggio. Appena oltre c'erano i trasporti, tutti abbandonati dai loro equipaggi: il *Carroccio* stava colando a picco ed era in fiamme, come il *Verità* che però era solo alla deriva mentre il *Bersagliere* andava avanti per il residuo vapore in caldaia.

Su 184 ufficiali e marinai del convoglio se ne salvarono 168. Affondarono *Borea* e *Carroccio*. Il *Verità* fu rimorchiato dal *Luni* a Valona e il *Bersagliere*, ripreso dal suo equipaggio, lo seguì coi propri mezzi.

Intanto *Csepel* e *Balaton* dirigevano a 25 nodi verso il punto di ritrovo con gli esploratori, 15 miglia ad Ovest di Saseno. Ci arrivarono alle 4 e tre quarti e, seguendo gli ordini, manovrarono in modo che alle 07:30 del mattino si trovassero nella posizione di rientro prevista: 20 miglia avanti e un po' a sinistra degli esploratori. Che però non c'erano!



Esploratori italiani
classe Aquila

L'effettuazione del piano, atto II: la divisione Novara ed i drifters

Gli esploratori austriaci erano stati camuffati per somigliare a dei grandi caccia inglesi e potersi avvicinare ai drifters senza insospettirli. Alle 03:10 del mattino, a circa 10 miglia da Otranto, si separarono e piombarono loro addosso. Il *Novara* scartò un primo gruppo. Era troppo presto e Horty volle evitare di dare l'allarme col fragore delle cannonate. Ben presto però si udirono quelle del *Saida*. L'azione era incominciata.

I tre esploratori attaccarono portandosi a tiro dei pescherecci che incontravano e intimando agli equipaggi di abbandonarli; poi li affondavano a cannonate. In alcuni casi furono obbediti, in altri no. Il *Morning Star II*, bombardato da 800 metri, rispose al fuoco coll'unico pezzo da 57m/m in dotazione. Mise a segno alcuni colpi e costrinse il nemico ad allontanarsi.

Il *Floandi* fece lo stesso; vennero uccisi quattro dei suoi 10 uomini, ferito tre volte lo skipper Nicholls, e si salvò solo perché le favorevoli condimeteo consentirono che restasse a galla finché non fu soccorso dal *Gowan Lee*. Il comandante di quest'ultimo,

Joseph Watt, successivamente decorato con la "Victoria Cross", attaccato, aveva risposto ma aveva potuto sparare un colpo solo prima che il fuoco nemico gli danneggiasse il pezzo e facesse saltare una cassetta di munizioni. Poi, siccome l'esploratore austriaco si era allontanato, s'era accostato al *Floandi* e l'aveva soccorso.

L'*Admirable* andò a fondo dopo aver risposto al fuoco, vista esplodere la propria caldaia e saltare il suo casotto sul ponte; fortunatamente l'equipaggio si salvò. Affondò anche il *Girl Rose*, abbandonato dall'equipaggio perché impossibilitato a difendersi da un nemico fuori tiro. Lo stesso accadde al *Selby* e al *Taits*: spararono finché gli equipaggi non dovettero abbandonarli perché stavano affondando. Il *Coral Haven* ebbe la medesima sorte, con la differenza che andò pure a fuoco. Insomma, di 47 drifters nelle acque dell'incursione, gli Austriaci ne avevano danneggiati quattro e affondati molti di più² catturando 72 prigionieri prima di mettere nuovamente le prue a Nord.

Inizio del contrattacco, Atto III: il Gruppo Aquila e il Gruppo Csepel

Le prime notizie da Saseno che qualcosa per mare stava accadendo arrivarono a Brindisi alle 04:10 del mattino: si udivano colpi di cannone da Sud/Sudovest. Poco dopo Saseno informava Brindisi dell'avvenuto attacco al convoglio *Borea*.

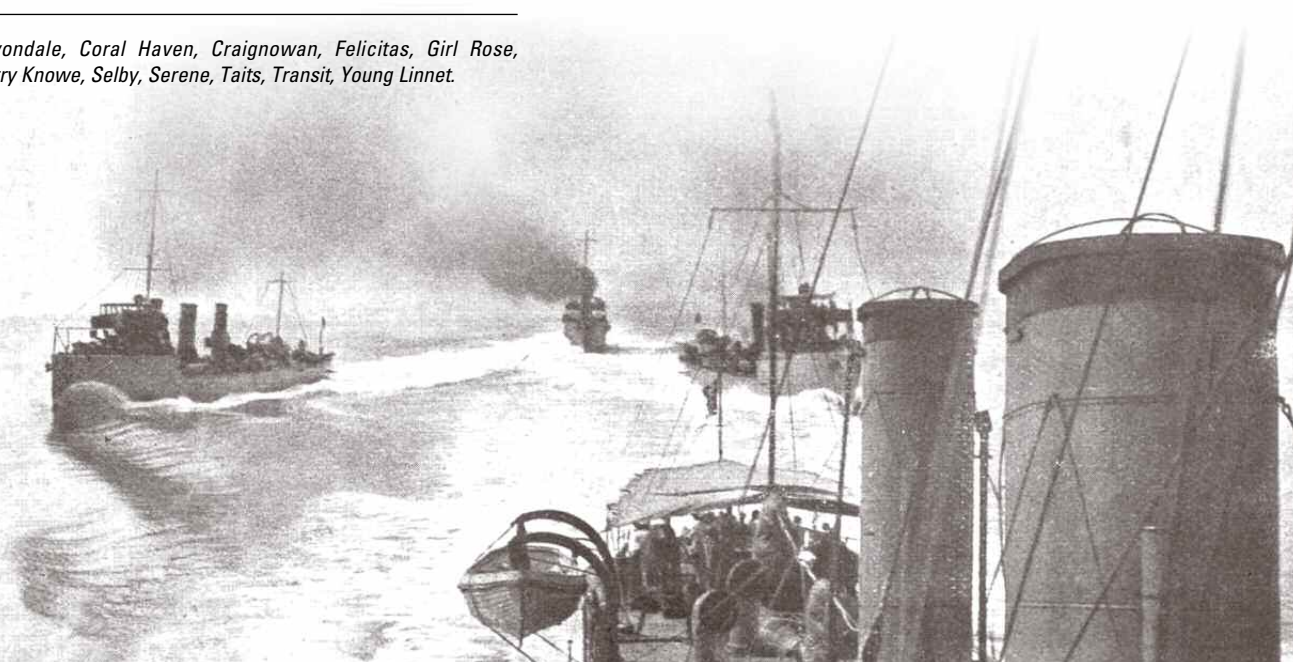
Acton ordinò la ricognizione aerea; ma poiché era inutile prima dell'alba, i primi due idrovolanti si levarono in volo alle 05:55, seguiti da altri due alle 08:20. Nel frattempo aveva anche ordinato l'immediato approntamento dei gruppi *Bristol* e *Dartmouth*, ognuno con due caccia italiani al seguito, e successivamente agli esploratori *Marsala*, *Aquila* e *Racchia*, a tre CC.TT. della squadriglia "Insidioso" ed al *Liverpool*.

Alle 04:30, venti minuti dopo il primo allarme, il Gruppo *Mirabello* in navigazione riceveva l'ordine di dirigere verso Sud per l'eventuale contatto col nemico. Dopo altri venti minuti, alle 04:50, il *Bristol* usciva da Brindisi con due cacciatorpediniere italiani e

Note

² *Admirable*, *Avondale*, *Coral Haven*, *Craignowan*, *Felicitas*, *Girl Rose*, *Helenore*, *Quarry Knowe*, *Selby*, *Serene*, *Taits*, *Transit*, *Young Linnet*.

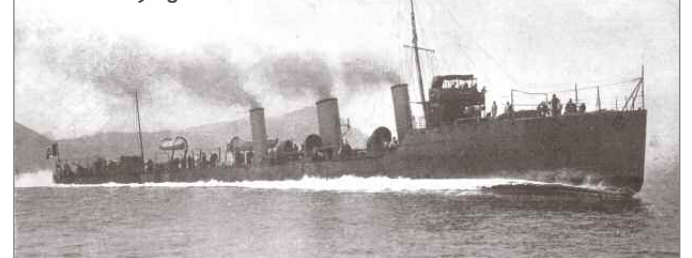
Squadriglia
cacciatorpediniere
classe Indomito



Esploratore italiano
classe Mirabello
in navigazione



Il Regio
cacciatorpediniere
Indomito il 29 luglio





Gli esploratori austriaci evolvono sotto il tiro alleato rilasciando per la prima volta una cortina fumogena



L'incrociatore austriaco Sankt Georg si dirige a tutta forza a sostenere il Gruppo Novara



L'incrociatore austriaco Sankt Georg arriva nelle acque dello scontro

punte degli alberi ed i fumaioli apparentemente di tre incrociatori e di parecchi CC.TT..

Se ne dà comunicazione per r.t al Novara.³ E quattro minuti dopo, filando a 29 nodi verso Dulcigno, aggiunse: "Le unità avvistate sembrano essere un grande C.T. di circa 1500 tonn. di nazionalità sconosciuta e di profilo simile a quello del Quarto, 4 Indomito e 2 Liverpool."⁴ Non poteva riconoscere l'Aquila perché quando era addetto navale a Roma era ancora in costruzione a Napoli per conto della Romania e, confiscato nel '15 e completato, era entrato in squadra⁵ solo all'inizio del 1917; per il resto Liechtenstein aveva correttamente identificato tutte le altre navi avversarie.

Alle 8 in punto Acton ordinò all'Aquila e ai caccia d'avvicinarsi al nemico e attaccare, mentre lui col Bristol e il Dartmouth dirigeva per 070° per tagliargli la rotta. Il comandante dell'Aquila, capitano di fregata Pietro Lodolo,⁶ alle 08:10 manovrò di conseguenza. Aveva le due navi austriache quasi al traverso. Si avvicinò e, conscio della superiorità dei suoi cinque pezzi da 152/40 e due da 76/40, "a 11.400 m aprì il fuoco sulla nave di testa ed eseguì dodici salve da 152 m/m, cercando di manovrare al traguardo di 40° circa per sparare coi tre pezzi contemporaneamente: distanze variabili da 11.000 a 9.500 metri"⁷.



L'incrociatore inglese Dartmouth nelle acque dello scontro

Riferì Liechtenstein: "Vista l'eccessiva distanza per la gittata dei nostri pezzi, non feci dapprima rispondere al tiro." Nel frattempo gli Italiani serravano e le cannonate fioccarono, specialmente intorno e sotto bordo al Balaton. I due gruppi avversari filavano ormai fra i 30 e i 35 nodi, quando, alle 08:30, un colpo da 100 m/m dello Csepel, sparato alla massima elevazione, colpì la parte centrale del secondo compartimento caldaie dell'Aquila. Ci furono sei morti subito, un settimo tre ore dopo per le ustioni, ma, soprattutto, si dovettero spegnere tutte le caldaie e quindi la nave fu costretta a fermarsi. I nostri cacciatorpediniere continuarono l'inseguimento, mentre Acton coi due incrociatori cercava di tagliare la ritirata ai due comandanti nemici; ma non ci riuscì. Balaton e Csepel alle 9 entrarono nel raggio di tiro delle batterie costiere austriache di Mali Durcit, alle quali dopo qualche minuto segnalavano d'aprire subito il fuoco a "shrapnell". I caccia italiani furono conseguentemente obbligati ad accostare in fuori: la preda era loro sfuggita. Liechtenstein e Morin fermarono le macchine sotto costa e si misero in rotta verso Punta Mendars, poco a Nord di Dulcigno. Alle 10:37 Morin schivò un siluro del sommergibile francese Bernoulli e all'una e tre quarti i due caccia si ormeggiarono a Gjenovich, vicino a Kumbor. Per loro l'azione bellica era terminata.

Prosegue il contrattacco, Atto IV: i Gruppi Dartmouth/Mirabello e il Gruppo Novara

Mentre Balaton e Csepel sfuggivano all'inseguimento e, eseguendo gli ordini ricevuti, attiravano gli Alleati verso la Dalmazia, il Gruppo Mirabello del capitano di fregata Gerardo Vicuna aveva saputo da Acton della presenza del nemico e si stava muovendo. L'ordine di Acton era di muovere a Nord, ma Vicuna era uomo d'iniziativa; avvistato fumo a dritta, a Sud, vi si era diretto. Poco dopo un idrovolante italiano gli aveva confermato che il nemico era in quella direzione e non aveva avuto più alcun dubbio sul da farsi. Alle 07:05 Horthy, che dirigeva per 353°, si era trovato sei miglia a dritta il Mirabello, estremo sinistro d'una linea di fronte di caccia francesi, che gli venivano addosso a tutta velocità da Est/Nordest.

Note

³ C.F. Johann principe di Liechtenstein, *Rapporto*, rip. in "Azione navale del 15 maggio 1917 nel Basso Adriatico" riservatissimo, Roma, 1919, cit., pag. 19

⁴ Ibidem.

⁵ L'Aquila, costruito dai Cantieri "Pattison" di Napoli, era stato varato il 26 luglio 1916 e finito di allestire il 31 gennaio 1917, cfr la pubblicazione riservata *R. Esploratore "Aquila"*, s.l., [ma con timbro del Comitato per i progetti delle navi] 1917.

⁶ Futuro Ammiraglio di Squadra e presidente del Consiglio Superiore di Marina.

⁷ C.F. Pietro Lodolo, *Rapporto*, rip. in "Azione navale del 15 maggio 1917 nel Basso Adriatico", cit., pag. 19

Alle 07:10 Horthy aprì il fuoco da 8.500 metri. Vicuna, che intanto aveva virato a dritta, assumendo la formazione in linea di fila per correre parallelo al nemico, notò che le salve erano molto accurate e solo poche erano state corte, ma si accorse pure di un sommergibile nemico che da dritta gli stava lanciando un siluro e dovette proseguire l'accostata "per tirargli contro ed eventualmente speronarlo, qualora non si fosse immerso immediatamente"⁸ cosa che quello fece, ma il siluro dell'U4 passò di prora al Mirabello, vicinissimo.

Tra questa deviazione del Mirabello e la superiore velocità degli esploratori austriaci, i caccia francesi restarono nella scia. Vicuna cercò di riagganciarli, ma dopo nemmeno un quarto d'ora gli arrivò un altro siluro. Manovrò magistralmente e se lo vide sfilare a dritta, scadendo di nuovo in distanza rispetto all'opponente. Intanto Horthy scopriva lentamente d'essere nei guai. Tanto Liechtenstein quanto la ricognizione l'avevano avvertito della presenza del Gruppo Dartmouth-Bristol, ma le notizie degli aerei non coincidevano esattamente con quelle dello Csepel e lui non sapeva che aspettarsi. L'unica cosa certa era la presenza d'una grossa formazione alleata davanti a lui, che già ne aveva un'altra dietro. Fra le 8 e le 9 gli piombarono addosso gli idro italiani che lo bombardarono, ma senza conseguenze. Alle 08:45 fu visto del fumo, che lui attribuì allo Csepel. Alle 09:05 ne vide altro. Stavolta non c'erano dubbi: erano gli Alleati. Il fumo infatti proveniva: "... da due esploratori inglesi tipo Liverpool e Blanche, da uno del tipo Quarto e da due c.t. del tipo Indomito. Mi misi in testa alla formazione e mi avvicinai al gruppo di esploratori nemici per attaccarli e sviarli dall'inseguimento del Gruppo Csepel."⁹

Puntando sul "gruppo di esploratori nemici", Horthy stava in realtà minacciando di distruggere l'immobilizzato Aquila, che lui pure credeva essere un tipo Quarto. Il fumo delle varie navi gli aveva impedito di capire che era bloccato e per lui era la nave comando, intorno alla quale stavano le altre della squadra nemica. Così facendo però si complicò la vita, perché indusse Acton a mettere prua a Sudovest per interpersi e proteggere l'immobilizzato Aquila dalla completa distruzione. Alle 09:28 i due schieramenti aprirono il fuoco, con la partecipazione dei pezzi dell'Aquila. I caccia Pilo e



La freccia indica il colpo che ferì Horthy sul ponte di comando del Novara

Schiaffino ebbero ordine di restare vicini all'Aquila, mentre Acton coi due incrociatori inglesi, il Mosto e l'Acerbi impegnava il nemico. Mai immaginando che l'Aquila fosse immobilizzato, Horthy notò che la direzione nemica del combattimento "era passata ad un incrociatore inglese", senza sapere che fin dall'inizio era così perché lì era imbarcato Acton. Questi, lasciandosi di poppa l'Aquila, diresse per Nord e, guadagnato il contatto balistico, fece aprire il fuoco. "Alla prima salva del Dartmouth le tre navi nemiche accostarono ad un tempo tutto a sinistra e dalla nave di testa si sprigionava grande quantità di vapore di poppavia." E infatti alle 09:30 gli Austriaci cominciarono a fare fumo per confondere gli Alleati e, nel fumo, serrare le distanze per impiegare i loro pezzi minori, ma si accorsero che i caccia alleati provenienti da Sud si avvicinavano sempre più ed erano quasi pronti a lanciare i loro siluri. "Ciò mi costrinse - scrisse Horthy - a mettere in rotta nuovamente verso NW", cioè ad allontanarsi tenendosi parallelo alla bassa Dalmazia, anziché puntare su di essa e la salvezza.

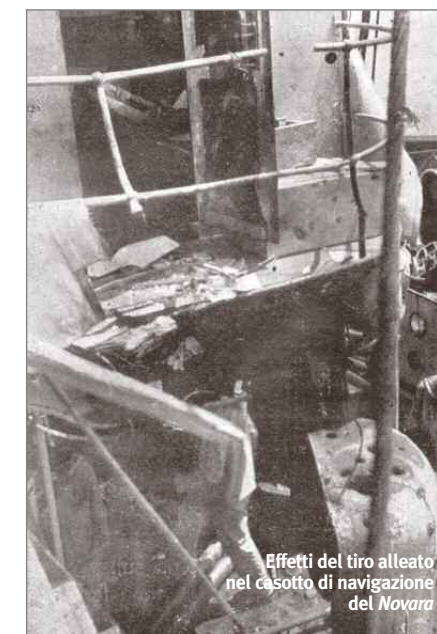
Note

⁸ C.F. Gerardo Vicuna, *Rapporto*, rip. in "Azione navale del 15 maggio 1917 nel Basso Adriatico", cit., pag. 21.

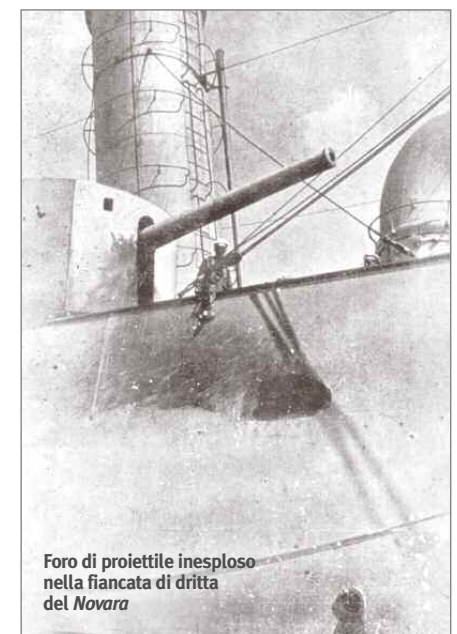
⁹ Horthy, *Rapporto*, rip. in "Azione navale del 15 maggio 1917 nel Basso Adriatico", cit., pag. 21.



L'esploratore Aquila in navigazione



Effetti del tiro alleato nel casotto di navigazione del Novara



Foro di proiettile inesplosa nella fiancata di dritta del Novara



Il *Saida* entra a Cattaro rimorchiando il *Novara* in avaria

L'approssimarsi dei caccia alleati, ora sulla sinistra austriaca, accorciò la distanza dello scontro navale da 10.000 a 4.700 metri, mentre Acton col *Dartmouth* ed il *Bristol*, procedeva parallelo al nemico.

Però Horty, nonostante la minor velocità del *Saida* rispetto agli altri due suoi esploratori, giovandosi del fatto che il *Bristol* restava leggermente indietro per via della carena sporca, concentrò i tiri sul *Dartmouth*, che incassò tre colpi, e con minime accostate riuscì a spostare la rotta verso Nord: gli serviva non solo per avvicinarsi a Cattaro, ma perché aveva già radiotelegrafato chiedendo l'intervento del Gruppo *Sankt Georg*. E l'incrociatore, insieme al caccia *Warasdiner* e a quattro torpediniere stava sopraggiungendo a tutto vapore.

La pioggia di cannonate sugli Austriaci, alle 10:10 ferì Horty, che si fece portare presso la torretta ma risentì degli effetti del gas e semiasfissiato svenne. Si riprese però, passò il comando al direttore del tiro perché il suo secondo, capitano di corvetta Szuborits, era morto poco prima. Rimase seduto in coperta e tenne d'occhio la situazione, che non era buona. Dalle 10:35 il *Novara* stava perdendo velocità. Un colpo gli aveva messo in avaria le macchine e, dopo venti minuti, mancò l'acqua d'alimentazione e si dovette fermare. Il *Saida* accostò per il rimorchio e l'*Helgoland* restò indietro a coprirli.

Acton, scaduto intanto per farsi raggiungere dal *Bristol*, staccato di 6.000 metri, si accorse che "Delle tre navi nemiche, una, la terza, erasi intanto distanziata dalle altre due; decisi quindi di dirigere contro di essa il nostro fuoco". Alle 11:00 "accostai a sinistra per tagliare sulla coda la formazione nemica, serrando la distanza a circa 7.500 metri ed eseguendo fuoco intenso su di essa appoggiato dal *Bristol* che mi aveva raggiunto."

Si trovò con entrambe le sue navi sotto attacco aereo, per fortuna senza conseguenze, ma fu avvertito che due grosse unità nemiche erano in rotta verso le acque dello scontro. La ricognizione, con due sezioni in aria quasi in permanenza dalle 6 del mattino,¹⁰ le aveva viste venire da Cattaro.

Atto V: fine dello scontro, perdite e risultati

Data la situazione, visto il fumo nemico all'orizzonte e sapendo vicino il Gruppo *Marsala*,¹¹ Acton diede il segnale alla formazione navale di compattarsi con immediatezza. Eseguiro tutti, meno il capitano di corvetta Vannutelli che, "interpretando la sola prima lettera del segnale", coll'*Acerbi* partì all'attacco dei tre esploratori

nemici, uno dei quali gli appariva fermo. Gli Austriaci gli tirarono addosso e lui rispose brillantemente, finché non fu richiamato. Acton, alle 12:05, decise di rientrare a Brindisi.

Dal canto loro gli Austriaci, malconci, alle 12:25 si riunirono al Gruppo *Sankt Georg*; alle 12:30 puntarono su Cattaro e alle 14:55 si riunirono al Gruppo *Budapest*, uscito loro incontro. La battaglia navale del 15 maggio era finita, ma ci sarebbero state altre avarie e perdite da registrare da parte alleata.

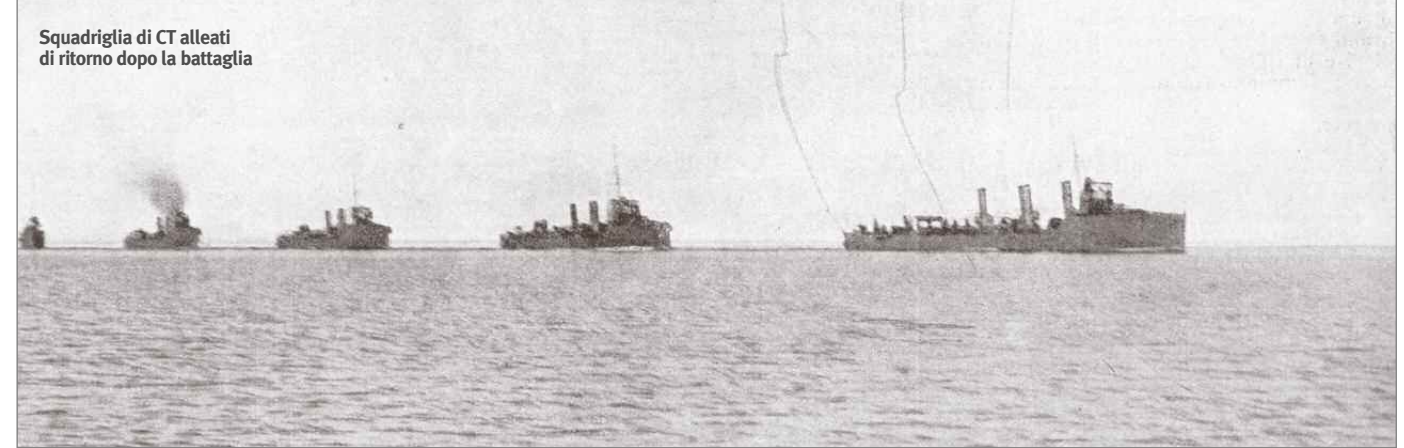
Dell'*Aquila* lo sappiamo. Il *Mirabello* aveva dovuto fermarsi alle 10:15 perché aveva acqua nella nafta e gli si erano spente le caldaie. Aveva impiegato mezz'ora a riaccenderle ma era talmente scaduto da non poter più riprendere contatto. Avvistato l'*Aquila* coi due caccia italiani che lo rimorchiavano, aveva distaccato due dei caccia francesi a proteggerli, proseguendo per Brindisi insieme al terzo, il *Rivière*, che alle 11:45 ebbe un'avaria. Di conseguenza il *Mirabello* lo dovette rimorchiare fino a Brindisi, giungendovi alle 19:00. Un'ora e mezzo dopo giunse anche l'*Aquila*, sempre a rimorchio.

Nel frattempo, lasciate le acque dello scontro e raggiunto da due caccia francesi provenienti da Corfù, pure Acton stava rientrando a Brindisi, quando, alle 13,20, l'*Acerbi*, 50° a sinistra del *Dartmouth*, avvistò un sommergibile a dritta. *Bristol* e *Racchia* segnarono la stessa cosa; un quarto d'ora dopo il *Dartmouth* venne silurato. Il C.T. francese *Faulx* lanciò bombe di profondità, ma senza esito, mentre il *Dartmouth* appariva subito senza gli organi di governo. Abbandonato dall'equipaggio e dal comandante, fu riabbordato quando si vide che restava a galla. Acton, spostatosi sull'*Insidioso*, telegrafò a Brindisi di mandare rinforzi alla scorta e il rimorchiatore *Marittimo*, che arrivò assai tardi, cosicché il *Dartmouth*, scortato dai caccia *Acerbi*, *Mosto*, *Impavido*, *Casque*, *Lucas* e dalla torpediniera *Airone*, da due altre torpediniere e dalla vedetta *G5*, rientrò malconco a Brindisi alle 3 del mattino del 16 maggio, alla velocità di 7 nodi. Era stato preceduto dal *Faulx*, rispedito indietro perché a corto di combustibile, e dall'*Indomito*, staccatosi e rientrato per un'avaria in caldaia. Ma non era tutto. In seguito al radiotelegramma di Acton dopo il siluramento del *Dartmouth*, da Brindisi si era mosso, fra le altre unità navali, il cacciatorpediniere francese *Boutefeu* (quello andato in avaria la notte precedente e che adesso, riparato, era "provato e pronto"). E infatti, avutone

Note

¹⁰ La prima sezione di due FBA – Maddalena/Davisio e Gastaldi/Venturini - prese il volo alle 05:55 coll'ordine di rientrare a riferire entro un'ora; la seconda con due FBA – Pierozzi/Lombardi e Giannelli/Casagrande – partì alle 08:20. Giannelli e Casagrande rientrarono alle 10:35 riferendo che Pierozzi e Lombardi erano stati costretti ad ammarare in avaria fra le navi alleate e quelle nemiche ed erano stati presi a bordo del caccia francese *Bisson*, che aveva poi distrutto il loro aereo. Alle 8:45 era uscita la sezione FBA De Sio/Taccarino e La Cagnina/Sbrana, rientrata alle 09:30. Alle 10:00 era partita la sezione Maddalena/Davisio e Fatini/Venturini. Alle 12:10 erano usciti gli FBA di Bonucci/Carpi e Cuneo/Falcone; alle 13:40 gli FBA di Sovilla/Montemuro e Scalabrone/Madonna; alle 14:20 Gastaldi/Venturini e Giannelli/Casagrande, alle 15:00 Cuneo/Taccarino e Bonucci/Carpi, alle 16:30 i due L3 di Maddalena/Davisio e Scalabrone/Madonna. In totale l'aviazione navale impiegò in nove missioni 11 piloti e 11 osservatori su 11 idrovolanti (gli FBA 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 12 e 18 e i due idrovolanti L3420 e L33421), dei quali se ne perse uno, l'FBA 7, e un altro, l'FBA 4, in avaria, fu rimorchiato in porto dalla torpediniera *8 PN*. Da notare che la "riservatissima" del 1919 indicò in soli 9 gli idro italiani impegnati per la battaglia navale.

¹¹ Il *Marsala* era comandato dal CV Gino Ducci, futuro capo di Stato Maggiore della Regia Marina dal 1921 al 1925 e dal 1931 al 1934.



Squadriglia di CT alleati di ritorno dopo la battaglia

l'ordine alle 14:25, preceduto da due torpediniere d'alto mare uscì da Brindisi a 22.5 nodi e saltò su una delle torpedini deposte nella notte dall'*U89*. Colò a picco in un minuto. Si salvarono 73 dei marinai del suo equipaggio.

Insomma, gli Alleati avevano perso 17 navi, cioè un caccia francese, il *Boutefeu*, un trasporto e un piccolo caccia italiani, cioè il *Carroccio* e il *Borea*, e parecchi pescherecci; avevano avuto danneggiati un incrociatore inglese, il *Dartmouth*, un esploratore e due trasporti italiani – *Aquila*, *Bersagliere* e *Verità* – e in avaria un caccia francese e uno italiano, *Commandant Rivière* e *Indomito*, senza contare la precedente avaria del *Boutefeu*, con un totale di 37 morti e 35 feriti.

Gli Austriaci invece avevano avuto danni sul *Saida*, più gravi ma non vitali sul *Novara* e perso 15 uomini (54 i feriti).

Ci furono molte recriminazioni da parte italiana. Si sostenne che si sarebbero dovute far intervenire le navi maggiori, che si sarebbe dovuto fare questo e quello, che Acton era stato timido. Se ne dissero tante e certo i danni erano stati forti, ma davvero Acton non aveva vinto? Allora aveva perso? O no? Insomma chi aveva vinto?

Dal punto di vista militare vince chi raggiunge l'obiettivo prefissato. Gli Austriaci volevano affondare quanti più *drifters* possibile e sfondare lo sbarramento; gli Alleati non avevano altro scopo se non la conservazione dello sbarramento. Non fu conseguito per cui gli Austriaci persero e, nonostante le perdite più elevate, gli Alleati vinsero. Anche se per la mentalità corrente non è istintivo dare la vittoria a chi ha perso molte unità navali e la sconfitta a chi le ha riportate tutte a casa (benché alcune malconce).

Il comandante italiano in mare fu assai criticato, ma alla fin fine non aveva agito malissimo. Il suo compito principale consisteva nell'impedire lo sfondamento dello sbarramento di Otranto e continuare a garantire il traffico navale con la sponda albanese. Se capitava l'occasione, poteva combattere contro la flotta nemica; andare a cercarla no. Queste erano, nella sostanza, le direttive da quando il Duca degli Abruzzi aveva lasciato il posto a Thaon di Revel. Aggiungiamo due pennellate. La prima è che Acton fu criticato per non aver chiesto alle due corazzate a Valona di prendere il mare. Ora, la Regia Marina fino a quel momento aveva già perso

Note

¹² "Azione navale del 15 maggio 1917 nel Basso Adriatico", cit., pagg. 3-4.

¹³ L'autore ringrazia sentitamente il professor Marco Morin per l'aiuto prestato e le informazioni fornite.

due corazzate in porto, *Brin* e *Leonardo*, per cause poco chiare, più un paio di incrociatori pesanti – *Amalfi* e *Garibaldi* – ad opera di mine e sommergibili. Comandare l'uscita di due corazzate contro una formazione che apparentemente non allineava altro che caccia e incrociatori leggeri era una buona idea se si era certi che non vi fossero né mine né sommergibili. La paura d'essere attirato in un agguato dei sommergibili nemici, perdendoci navi su navi, aveva frenato Jellicoe l'anno prima allo Jutland; niente di strano che pure Acton lo temesse. Probabilmente per lo stesso motivo le navi maggiori rimasero a Brindisi pronte a muovere, ma non furono fatte uscire. Del resto, se fossero uscite, avrebbero forse fatto la fine del *Boutefeu*: torpedine appena fuori delle ostruzioni e nave a picco in un minuto.

Veniamo alla seconda pennellata. Anche i danni sembrano ripetere, in scala minore, quelli dello Jutland. L'anno prima la flotta tedesca attaccante aveva perso 11 unità, di cui due maggiori, a fronte di 14 britanniche, sei delle quali maggiori, per un tonnellaggio perduto di 61.180 tonnellate contro le 115.025 affondate agli inglesi. I morti erano stati circa 6.100 britannici contro 2.550 tedeschi. A Otranto, ricordiamolo, gli Austriaci ebbero due incrociatori leggeri danneggiati; gli Alleati un incrociatore leggero, un esploratore e due trasporti danneggiati, un caccia affondato in azione, uno all'uscita da Brindisi, un trasporto colato a picco, quattro pescherecci danneggiati e 14 affondati.

Insomma, tanto allo Jutland che, su scala assai minore, a Otranto una flotta degli Imperi Centrali attaccò sostanzialmente di sorpresa per forzare il blocco verso il mare aperto; fu impegnata da una forza alleata di poco più forte, a cui inflisse perdite maggiori di quelle che subì, poi si sganciò e rientrò in porto senza aver raggiunto il suo obiettivo. Ma allo Jutland il piano era di ben più ampia portata e la voglia di combattere assai più marcata che da parte austriaca a Otranto.

Allora, come non concordare con la conclusione della "riservatissima" del 1919, quando dice: "Dall'esame del complesso dei raids tentati dal nemico nel Canale d'Otranto durante la guerra, non è illogico trarre la conclusione che la Marina austro-ungarica non abbia appieno compreso o saputo sfruttare le eccezionali favorevoli condizioni strategiche. I raids furono pochi ed in genere eseguiti con forze inadeguate e con scarso spirito risolutivo."¹² Era stato un tentativo fatto senza grandissima convinzione e con pochi mezzi e non aveva dato i risultati sperati; il prossimo sarebbe andato peggio.¹³