

TECH DIVING

SPEDIZIONE ITALO CROATA DELLA IANTD SUL RELITTO DELLA  
CORAZZATA AUSTROUNGARICA **SANTO STEFANO**

# IMMERSI NELLA STORIA

**NONOSTANTE SIANO PASSATI 85 ANNI DAL SUO AFFONDAMENTO, PROVOCATO DAI SILURI DEL MAS DI LUIGI RIZZO NEL 1918, L'ENORME NAVE È ANCORA BEN CONSERVATA E OFFRE UNA TANGIBILE TESTIMONIANZA DEGLI EVENTI CHE DECISERO LE SORTI DELLA PRIMA GUERRA MONDIALE. C'È ANCHE UN PICCOLO MISTERO: I SUBACQUEI SI SONO ACCORTI CHE LE FALLE PROVOCATE DAI PROIETTILI ITALIANI SONO TRE, E NON DUE COME DOVREBBERO ESSERE...**

Testi di **FABIO RUBERTI**  
Foto di **ANDREA BOLZONI, MASSIMILIANO CANOSSA, RAFFAELE LAGHEZZA, MARCO VALENTI**

**S**to scendendo. Come altre centinaia di volte ripeto gli stessi movimenti, con la stessa attenzione e freddezza, sto però rendendomi conto che il desiderio di scorgere il relitto è qualcosa di più, quasi una brama. L'acqua è cristallina, tanto che subito mi sembra di scorgere il fondo, ma penso: "No, non può essere, troppo presto, troppo basso". E infatti non lo era. Sotto di me e poco più avanti distinguo due eliche, enormi, possenti. Una di esse è avvolta da una rete a strascico che, passando sopra il timone, altrettanto enorme, si perde nelle profondità. Immediatamente scorgo anche l'altra e incomincio a distinguere la gigantesca sagoma dello scafo del relitto, così grande da indurmi a scambiare per il fondo marino: è la "Santo Stefano" e io sono qui sopra di essa, con i ragazzi della

squadra che mi seguono in fila indiana. Relitto, no di certo, non posso chiamare relitto la "Santo Stefano", un campo magnetico della storia che mi aveva attirato fin lì, così come aveva attirato i pochi che mi avevano preceduto nella sua esplorazione, così come aveva catalizzato su di sé i turbolenti avvenimenti dell'ultimo anno della Grande Guerra e le vite degli uomini che vi si trovarono coinvolti, sia che essi fossero protagonisti o gregari. Vicende e storie che possono essere sintetizzate raccontandole attraverso quelle dei due principali protagonisti e antagonisti: l'ammiraglio Miklós Horthy de Nagybanya, comandante in capo dell'Imperial Regia Marina Austroungarica, e il capitano di corvetta Luigi Rizzo, comandante la IV Squadriglia MAS della Regia Marina Italiana.



Marina asburgica nella guerra navale nel Mar Adriatico era principalmente indirizzata a rompere, o quantomeno interdire, lo sbarramento navale di Otranto attraverso una serie di incursioni e azioni di logoramento. Soprattutto a partire dal 1917, lo sbarramento assunse una grande consistenza, fino ad arrivare, agli inizi del 1918, a ben tre successive linee: la prima di pattugliamento diurno di unità leggere tra Capo Gallo e le foci della Vojussa; la seconda di pattugliamento notturno tra Punta San Cataldo e l'isola di Saseno; la

che, come conseguenza collaterale, alla drastica diminuzione di approvvigionamenti vitali via mare, contribuendo all'acuirsi delle tensioni politico sociali interne all'Impero e pertanto esso veniva percepito dagli stati maggiori e dalla popolazione austroungarica come il "blocco della fame". Dopo una serie di incursioni infruttuose, l'ammiraglio Njegovan, capo dell'Imperial Regia Marina, affidò all'allora capitano di vascello Horthy la pianificazione e la conduzione di un'azione di forzatura dello sbarramento di Otranto. Alla guida di una squadra navale composta dagli incrociatori "Novara", "Saida" ed "Helgoland", dai cacciatorpedinieri "Csepel" e "Balaton" e da tre sottomarini, la sera del 14 maggio 1917 Horthy entrò in contatto con un convoglio nemico affondando un mercantile e il cacciatorpediniere italiano "Borea", che lo stava scortando. Per tutta la notte fu proseguito il tentativo di superare lo sbarramento, ma pur avendo conseguito l'affondamento di 14 trawlers, la mattina seguente le navi austroungariche dovettero ripiegare, inseguite da una squadra navale angloitaliana capitanata dagli incrociatori britannici "Darthmouth" e "Bristol" al comando del vice ammiraglio italiano Alfredo Acton, imbarcato su quest'ultimo. Nel combattimento che seguì entrambi i contendenti subirono gravi danni: l'incrociatore "Novara" fu ripetutamente colpito e Horthy fu ferito a una gamba; nonostante le avarie subite alla sala turbine, la sua nave riuscì a fare ritorno con il resto della squadra alla base di partenza, le Bocche del Cattaro. Oltre all'affondamento delle navi nemiche, l'unico risultato fu il passaggio in mare aperto dei tre sommergibili (U27, U4, UC25) che accompagnavano

la squadra. Dopo di che, per stessa ammissione del comando navale austroungarico, lo sbarramento fu riorganizzato meglio di prima. Terminata la convalescenza, durante la quale più volte espresse il rammarico che se avesse avuto una forza maggiore avrebbe potuto infliggere un colpo mortale allo sbarramento, Horthy fu promosso al comando della corazzata "Prinz Eugen", una delle quattro possenti dreadnoughts classe Viribus Unitis. Agli inizi del 1918, la situazione degli imperi centrali non era molto rosea. I problemi, oltre che prettamente militari, erano di natura socio economica; a marzo i tedeschi sferrarono la grande offensiva sulla Lys, che li portò alla fine di maggio a circa 60 chilometri da Parigi. Ma in Germania si pativa la fame e c'era una grande penuria di tutto; nello stesso periodo, gli austroungarici erano ancora saldamente attestati in territorio italiano sulla linea del Piave, ma oltre che dalla fame l'Impero era squassato dai moti nazionalistici delle varie etnie che lo componevano e che avevano avuto un'accelerazione alla morte del vecchio imperatore Francesco Giuseppe, avvenuta il 21 novembre del 1916. Poco dopo, nel luglio del 1917, era stato firmato il cosiddetto Patto di Corfù tra i rappresentanti del vecchio regno serbo e i profughi croati e sloveni dell'Impero Asburgico per la formazione di una nuova entità statale degli slavi del sud. Il patto venne accolto con benevolenza dai franco britannici e con preoccupazione dal governo italiano, che vedeva minacciati gli accordi del Patto di Londra, sui quali torneremo più avanti. Lo stesso Horthy era riuscito a sedare, utilizzando il proprio carisma, un principio di ammutinamento il primo giorno che aveva

preso il comando della "Prinz Eugen", a Pola. Il momento cruciale della sua vicenda nella marina asburgica avvenne a seguito delle dimissioni del comandante in capo Maximilian Njegovan, date successivamente all'ammutinamento nella base delle Bocche del Cattaro, nel febbraio del 1918. La fama e il rispetto che Horthy riscuoteva tra i marinai della flotta e la considerazione nella quale era tenuto a corte indussero il giovane imperatore Carlo I a nominarlo, il primo marzo 1918, comandante in capo dell'Imperial Regia Marina da Guerra (Kaiserliche und Koenigliche Kriegsmarine), facendogli così scavalcare numerosi colleghi più anziani e superiori in grado. A 50 anni Horthy si trovò al comando di uno strumento bellico ancora poderoso e integro, ma devastato al suo interno da moti socialisti e nazionalisti dei componenti di nazionalità croata, ceca e italiana. Cosciente di ciò e del fatto che le vedute antiquate dei suoi predecessori avevano costretto la flotta d'altura, cioè quella più potente e prestigiosa, che aveva come punta di lancia le quattro belle e potenti dreadnoughts, a rimanere inattiva per quasi tutta la durata del conflitto, all'ancora nella munita e sicura base di Pola, Horthy era fermamente convinto che bisognava prendere l'iniziativa per scongiurare, o quantomeno ritardare, il peggio. Tanto più che l'inattività che costringeva gli uomini a una oziosa vita di guarnigione, lontana dai combattimenti, era foriera di insoddisfazioni, diserzioni e ammutinamenti. Egli fece subito vedere di che stoffa era fatto quando a bordo di un cacciatorpediniere due marinai, un ceco e un croato, cercarono di sollevare l'equipaggio inducendolo a uccidere gli ufficiali e a fare

rotta su Ancona; scoperti e arrestati, i due furono condannati a morte dal tribunale militare, sentenza che Horthy fece eseguire il giorno seguente alla presenza di venti marinai per ogni nave della flotta. Ciò, confermandogli la gravità della situazione, gli fece rompere qualsiasi indugio: forte della sua precedente esperienza del maggio 1917 e sostenuto dall'imperatore e dallo Stato Maggiore, decise di pianificare un altro forzamento dello sbarramento di Otranto, da attuarsi all'alba dell'11 giugno 1918, utilizzando tutta la flotta d'altura adeguatamente scortata. Di concerto, sul fronte del Piave l'esercito avrebbe sferrato l'offensiva terrestre; in base al risultato di queste azioni congiunte, l'imperatore avrebbe deciso se far intraprendere, da una posizione vantaggiosa, le trattative per un armistizio. Il meccanismo dell'incrocio dei destini era entrato nella sua fase finale.

**LUIGI RIZZO**, Gigi per gli amici, era nato a Milazzo l'8 ottobre 1887; proveniva



da una modesta famiglia di uomini di mare e patrioti siciliani (il nonno era stato coinvolto nei moti del 1848 e lo zio era stato con Garibaldi) ed era cresciuto a storie di mare e di guerra. Luigi dimostrò subito la sua personalità: a 23 anni, già capi-

tano della marina mercantile e pilota del porto di Messina, salvò un piroscafo dalla tempesta, azione che gli fece guadagnare la sua prima medaglia d'oro, questa al valor civile. In qualità di guardiamarina di complemento partecipò nel 1911 - '12 alla

Sopra, il capitano di corvetta Luigi Rizzo; a fianco, gli equipaggi Mas 15 e Mas 21. Pagina a lato, l'ammiraglio Nikolaus Horthy de Nagybanya in alta uniforme e a bordo del Novara.



## GLI ANTEFATTI STORICI

**MIKLÓS**, o meglio Nikolaus, come tutti lo chiamavano traducendo l'originale nome ungherese, era nato nel 1868 da una famiglia della nobiltà terriera magiara. Entrato giovanissimo nell'Imperial Regia Marina, era stato educato nello stile e nella cultura rigida, ma sicuramente affascinosa, della monarchia mitteleuropea; ufficiale di grandi qualità e ben introdotto a corte, diventò aiutante di campo dell'imperatore Francesco Giuseppe all'indomani dello scoppio della Prima Guerra Mondiale. Appena la guerra fu dichiarata, egli assunse il comando dell'incrociatore "Novara" e si fece un nome quale comandante temerario, aggressivo e di grande capacità tecnica. La condotta strategica della

terza tra Capo Santa Maria di Leuca e l'isola di Corfù. Quest'ultima era una linea mista: fissa, con ostruzione di reti subacquee e sbarramenti di torpedini, mobile, con linea di vigilanza di trawlers, drifters (pescherecci armati di pattugliamento e avvistamento i primi, di rastrellamento sommergibili con reti i secondi) e cacciasommergibili dotati di idrofoni direzionali; l'ostruzione e la sorveglianza aerea erano garantite da palloni aereofrenati e idrovolanti. Scopo prioritario dello sbarramento era di neutralizzare la guerra sottomarina indiscriminata, che causava innumerevoli perdite di naviglio mercantile, impedendo il libero passaggio verso il Mediterraneo soprattutto ai sommergibili tedeschi e ai pochi austroungarici di base alle Bocche del Cattaro. Lo sbarramento portava an-



IL MANOSCRITTO DELLA BEFFA DI BUCCARI

In onta alla cautiſſima flotta austriaca occupata a covare senza fine dentro i porti ſicuri la gloria di Rizza, ſono venuti col ferro e col fuoco a scuotere la prudenza nel ſuo più comodo rifugio i marinai d'Italia, che ſi ridono d'ogni ſorta di reti e di sbarre, pronti ſempre a osare l'inoſabile.

È un buon compagno, ben no- to - il nemico capitale, fra tutti i nemici il nemicoſiſſimo, quello di Pola e di Cattaro - è venuto con lo ro a beffarci della ſaglia.

10-11 febbraio 1918.

Gabriele d'Annunzio



In alto, da sinistra a destra, i tre protagonisti della Beffa di Buccari, Luigi Rizzo, Gabriele D'Annunzio e il capitano di fregata Costanzo Ciano con il pioniere del volo Emanuele Ponzio. Al centro il manoscritto lasciato nella base austroungarica l'11 febbraio 1918. Qui, Luigi Rizzo sul Mas 15 pilotato da Armando Gori.

ma di Grado, Rizzo conseguì la prima medaglia d'argento al valor militare; in quel momento si incominciarono a delineare i tratti della guerra marittima nell'Adriatico, che, facendo fulcro sul blocco di Otranto e procrastinando uno scontro definitivo delle flotte in mare aperto, si incentravano in incursioni e bombardamenti costieri con violazioni, o tentativi di violazione, di porti nemici, una strategia seguita da entrambi i contendenti.

In Italia l'utilizzo di mezzi sottili e insidiosi fu sostenuto fortemente dal capo di stato maggiore della Marina, ammiraglio Thaon de Revel; il poeta Gabriele D'Annunzio, volontario col grado di capitano di cavalleria, assicurò il sostegno ideologico e culturale. Uomini di spessore e di ardimento come Costanzo Ciano furono posti al comando di questi mezzi e Rizzo trovò in quel contesto l'atmosfera e le condizioni ideali per poter esprimere al meglio le sue qualità. Poco dopo essere stato assegnato ai MAS (Motoscafi Anti Sommersibile), che D'Annunzio aveva ribattezzato "Memento Audere Semper" (ricordati di osare sempre), otten-

ne la seconda medaglia d'argento per la cattura di due piloti austriaci.

L'azione di Cortellazzo fu il momento che sancì la fama per i MAS e mostrò la stoffa unica del sottotenente di vascello Rizzo: nel mattino del 16 novembre 1917, si presentarono davanti allo schieramento sinistro italiano, a sud di Grado, gli incrociatori "Wien" e "Budapest", scortati da 10 caccia. Iniziò un forte fuoco contro le posizioni a terra, che ovviamente risposero. Quindi, la squadriglia composta dal MAS 15 di Rizzo e dal MAS 13 del tenente di vascello Berardinelli, al comando del capitano di vascello Ciano, contrattaccò violentemente, nonostante la sproporzione di forze, al limite del ridicolo. I due incrociatori schivarono per miracolo i quattro siluri lanciati contro di loro e decisero immediatamente di desistere dall'azione, ripiegando. Luigi ottenne la terza medaglia d'argento, la promozione a tenente di vascello e il passaggio in servizio permanente effettivo.

Non soddisfatto, e convinto che i due incrociatori di base a Trieste fossero una continua minaccia per lo schieramento italiano, Rizzo concordò e pianificò con il suo comandante, Ciano, un'incursione contro la base nemica: nel pomeriggio del 10 dicembre uscì dal porto di Venezia al comando del Mas 9 e del Mas 13, quest'ultimo pilotato dal capo Ferrarini, al traino delle torpediniere 9 PN e 11 PN. Alcune ore dopo, con l'aiuto delle tenebre e della nebbia, furono tagliati otto cavi d'acciaio dell'ostruzione del porto. Poco dopo la "Wien" affondò e la "Budapest" fu mancata di poco. La squadra rientrò indenne a Venezia.

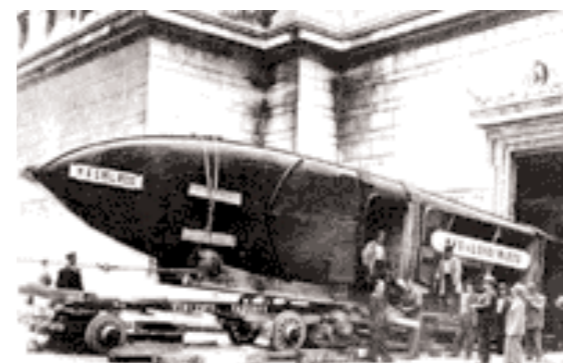
Per questa sua nuova audace azione, il 3 giugno 1918, Luigi Rizzo fu decorato in piazza

San Marco della sua prima medaglia d'oro al valor militare. Una settimana dopo il suo destino si sarebbe incontrato con quello della "Santo Stefano" nelle acque di Premuda. Nel frattempo, non si lasciò prendere dall'ozio: sotto il comando di Ciano, e accompagnato anche da D'Annunzio, dopo aver percorso oltre 50 miglia tra le maglie della difesa costiera nemica, penetrò con la sua flottiglia, composta da tre MAS, nella munitissima base navale nella baia di Buccari, nei pressi di Fiume. L'azione non ottenne risultati materiali, ma sicuramente minò il morale austro-ungarico, per di più schermato dal famoso messaggio letterario di D'Annunzio, gettato in mare in tre bottiglie sigillate. Per questa azione Rizzo otterrà la sua quarta medaglia d'argento e verrà promosso capitano di corvetta, nonché assegnato alla base MAS di Ancona.

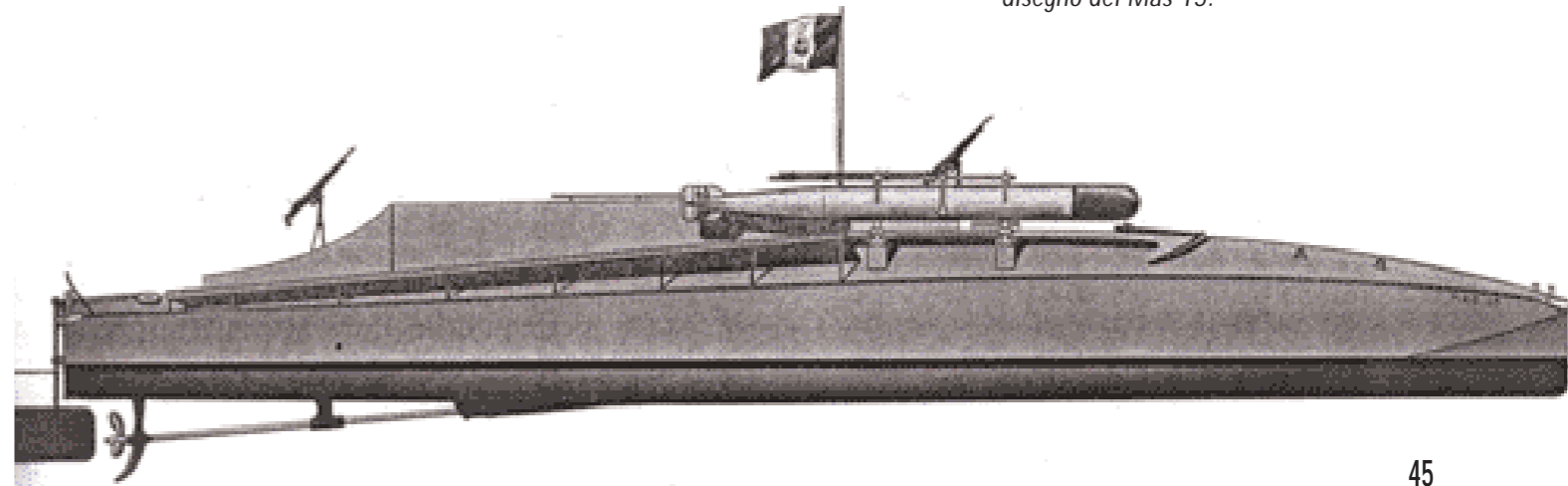
Pochi sanno che la fama di Luigi Rizzo era grande anche tra il nemico, che lo considerava alla stregua del pericolo numero

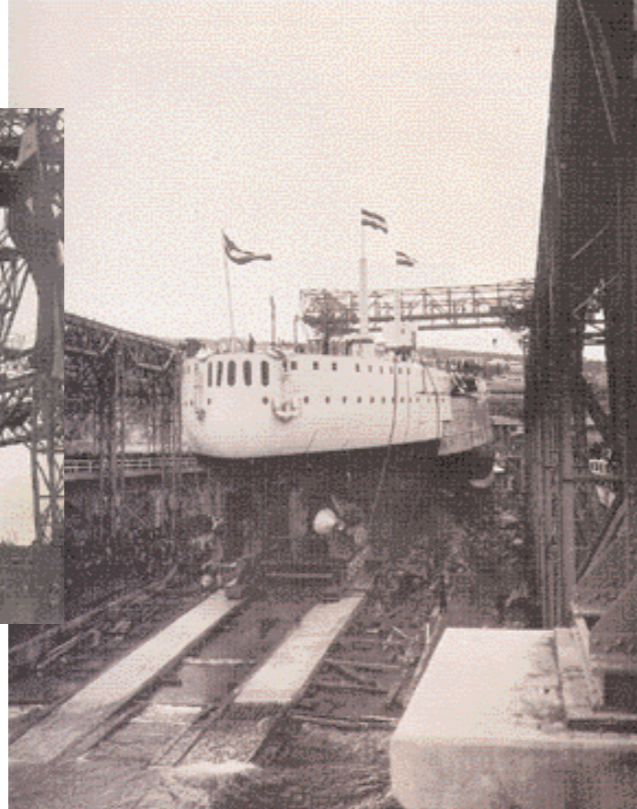
uno, tanto che fu pianificata un'azione di comando per eliminarlo assieme alla sua squadriglia. Nella notte fra il 3 e il 4 aprile 1918, sessanta uomini al comando del tenente di vascello Joseph Weith penetrarono nel porto di Ancona con gli intenti sopra descritti, ma la spedizione fallì e gli austriaci furono catturati; Rizzo interrogò personalmente gli ufficiali ed espresse apprezzamento per il coraggio dimostrato, stringendo loro la mano.

Queste vicende, ovviamente, non sono da considerarsi a se stanti, ma si inquadrano in un momento politico stra-



In alto, Luigi Rizzo decorato con la sua prima medaglia d'oro in piazza S. Marco, il 3 giugno 1918, e le motivazioni delle due medaglie d'oro. A fianco, il Mas 15 tirato in secco per essere inviato a Roma e mentre viene fatto entrare nel Vittoriano. Sotto, il disegno del Mas 15.





*La Santo Stefano, vista di prua e di poppa, al momento del varo, il 17 gennaio 1914. A fianco, la benedizione della corazzata e i marinai sui cannoni da 305.*

colonie dell'impero germanico e dei territori appartenenti all'impero turco, l'Italia entrò in guerra contro la Germania, il 28 agosto 1916. Lo scenario durante il conflitto era però cambiato. La Russia si era ritirata in seguito alla rivoluzione socialista e al suo collasso economico; l'America era entrata in guerra alle condizioni dichiarate dal presidente Woodrow Wilson di una pace senza vincitori e dell'autodeterminazione dei popoli, fissata in Quattordici Punti; gli slavi del sud ambivano a uno stato unico. Con queste condizioni era vitale per l'Italia acquisire più controllo territoriale possibile prima di un eventuale armistizio, che, con gli austroungarici ancora sul territorio italiano e uno scarso controllo dell'Adriatico, avrebbe vanificato qualsiasi tentativo di far rispettare agli alleati, già riluttanti, accordi

per loro non convenienti. Queste difficoltà politico diplomatiche si ripercuotevano ovviamente sul piano militare con continue frizioni, tanto che gli storici hanno sintetizzato il rapporto tra Italia e alleati anglo francesi con l'espressione "alleati, ma non amici"; nella conduzione della guerra navale in Adriatico i contrasti si esprimevano soprattutto in merito al comando unificato, che gli inglesi rivendicavano per il loro ammiraglio Jellicoe e i francesi richiedevano per tutte le operazioni nel Mediterraneo in cui fossero coinvolte le loro navi da guerra. Tali posizioni provocarono l'irrigidimento del comandante della Regia Marina, ammiraglio Thaon de Revel, il quale, durante una turbolenta riunione del Consiglio Supremo a Versailles, il 2 giugno 1918, otto giorni prima dell'affondamento della "Santo Stefano", si mostrò irremovibile, affermando: «Il comando in capo di qualsiasi operazione sul territorio e nel Mare Adriatico è e deve rimanere italiano, come stabilito dalle vigenti convenzioni». Dopo un vivace battibecco tra il primo ministro inglese Lloyd Geor-

ge e il ministro plenipotenziario Sonnino, quest'ultimo e Thaon de Revel abbandonarono infuriati la conferenza, che quindi si sciolse senza aver nulla concluso. L'attivismo frenetico, le incursioni, i bombardamenti terrestri alle difese costiere e alle linee ferroviarie, i continui pattugliamenti di interdizione erano il risultato di una precisa strategia politico militare che Thaon de Revel aveva specificato in una sua direttiva con queste parole: «Senza risparmio e senza tema di sacrifici quando ricorra il momento opportuno». In ottemperanza a ciò, il 9 giugno 1918 Rizzo lasciava il porto di Ancona con il MAS 15, pilotato dal capo timoniere Armando Gori, e il MAS 21, comandato dal

guardiamarina Giuseppe Aonzo, trainati dalle torpediniere 12 OS e 15 OS; poche ore dopo sarebbe salpata da Pola la divisione navale con la "Santo Stefano" in testa: i destini di ognuno stavano per incrociarsi.

### L'EPILOGO

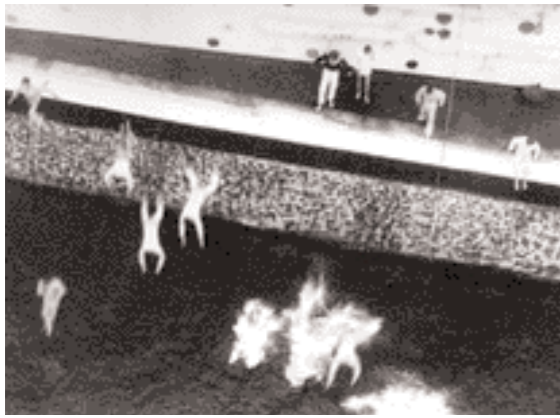
La base navale di Pola era in frenetica preparazione. L'ammiraglio Horthy aveva deciso di far uscire tutta la flotta e lui stesso si sarebbe imbarcato sulla nave ammiraglia "Viribus Unitis" che, insieme con la gemella "Prinz Eugen", avrebbe costituito la forza principale della Prima Divisione, che salpò la sera dell'8 giugno 1918 per dirigersi verso la ben protetta baia di Slano, a nord di Gravosa, non molto distante da Ragusa (Dubrovnik), che avrebbe raggiunto un paio di giorni dopo. La Seconda Divisione Navale era al comando del capitano di vascello Heinrich Seitz ed era composta dalla "Szent István", la "Santo Stefano" appunto, sulla quale egli era imbarcato, e dalla "Tegetthoff", comandata dal capitano di vascello Henrich

Pergler von Perglas; essendo posizionata in seconda schiera, e dovendo percorrere solo metà della distanza per raggiungere il suo ancoraggio, nei pressi dell'Isola Grossa, non distante da Zara, fu fatta salpare con ventiquattro ore di ritardo. Le cose, comunque, cominciarono a non funzionare fin dal principio; vi fu subito un inspiegabile ritardo nell'apertura dello sbarramento navale, per cui la Seconda Divisione lasciò la base di Pola alle ore 22.15 del 9 giugno 1918; oltre alle due corazzate ne facevano parte il cacciatorpediniere "Velead" (già famoso all'epoca per essere stata la prima nave ad aver tratto in salvo i superstiti del piroscampo postale "Baron Gautsch", affondato il primo giorno di guerra poco distante da Rovigno), che era al comando del capitano di corvetta Stanislaus Witkowsky, e le torpediniere TB 76, 77, 78, 79, 81 e 87, disposte tre su ogni fianco del convoglio. I problemi continuarono con il surriscaldamento di uno dei due cuscinetti della turbina di destra della "Szent István",

che fece diminuire la velocità da 17,5 a 12,5 nodi. Alle 2.15 del mattino del 10 giugno, la divisione si trovava appena di fronte all'isola di Sansego. Il destino stava completando la sua opera. Pressoché alla stessa ora, Rizzo stava portando a termine la sua infruttuosa operazione di rampimento di mine subacquee nel Canale di Selva, tra l'isola di Premuda e l'isolotto di Lutostrak. L'idea di tornare ad Ancona con un pugno di mosche, però, non lo convinceva, per cui protrasse le operazioni per oltre mezz'ora, anche se alla fine desistette e ordinò di far rotta verso il punto di riordino con le torpediniere: erano le ore 3.15. Poco dopo, Rizzo avvistò alcuni grossi pennacchi di fumo e pensò che fossero torpediniere austriache provenienti da Lussino e inviate contro di lui dalla stazione di avvistamento di Gruiza. Seguendo il suo temperamento decise di essere lui ad attaccare e quindi fece rotta verso i pennacchi. Ma, osservando con il binocolo, si rese conto stupito che non era contro di lui che stavano an-



*L'imponente corazzata Santo Stefano in navigazione vista di lato e di tre quarti di poppa.*



dando le navi nemiche, le quali facevano parte di una squadra enorme, che stimò composta da due dreadnoughts e da oltre dieci imbarcazioni fra cacciatorpediniere e torpediniere. Attraverso il megafono concordò con il comandante del MAS 21, guardiamarina Aonzo, la rotta di avvicinamento e le modalità dell'attacco, designando per se stesso la prima corazzata; dopo aver scartato un lancio da lunga distanza per le alte probabilità di insuccesso, decise di penetrare dentro la formazione, anche se ciò voleva significare avere poi scarsissime possibilità di ripiegamento.

Con un'audace manovra i due MAS tagliarono la strada alla formazione navale, virarono per portarsi sulla dritta delle navi nemiche e, a velocità ridotta per non creare eccessivi spruzzi d'acqua sulle prue, penetrarono all'interno della divisione sfilando tra le torpediniere in linea. L'onda di spostamento delle navi fece accostare paurosamente i due MAS, che evitarono la collisione e si separarono per attaccare; a meno di 500 metri dalla prima corazzata, Rizzo lanciò i due siluri e vide scoppiare il primo fra le due ciminiere e il secondo poco più a poppa: erano le 3.30 del 10 giugno 1918. Aonzo lanciò immediatamente dopo: il primo siluro ebbe difficoltà nello sgancio, ma il secondo dovette andare a segno, perché lo scoppio venne identificato dagli equipaggi dei MAS, che immediatamente invertirono la rotta. Facendo prua verso l'Italia, ripassarono di nuovo fra le torpediniere in linea.

*L'affondamento della Santo Stefano ripreso dalla nave gemella Tegetthoff. Pagina a fianco, la cima di discesa fissata sull'albero dell'elica di dritta.*

L'unico che si accorse di cosa era realmente accaduto fu il cacciatorpediniere "Velebit", che si trovava in testa alla divisione e alla sinistra del MAS di Rizzo durante la sua manovra di ripiegamento.

Il "Velebit" uscì dalla formazione cercando di tagliare la strada al MAS 15, o perlomeno di investirlo. Rizzo con un'accostata improvvisa riuscì a eludere l'urto, ma non l'inseguimento del cacciatorpediniere, che gli fu ben presto di nuovo addosso. Ancora poco e lo avrebbe speronato. La salvezza avvenne in seguito al lancio di torpedine di superficie: una di queste colpì il "Velebit", interrompendone la corsa e asportandogli completamente la prua. Il cacciatorpediniere si salvò dall'affondamento grazie alla chiusura delle paratie stagne. Il MAS 15 e il MAS 21 rientrarono indenni ad Ancona il giorno seguente.

Anche se il "Velebit" si era accorto dell'accaduto, a bordo della "Santo Stefano" regnava la confusione: nessuno riusciva a capire chi fosse stato a lanciare i siluri. I danni all'inizio non sembravano gravi e infatti dalla corazzata furono segnalate due luci azzurre per indicare che la nave procedeva lentamente e che aveva subito solo lievi avarie. Poco dopo, però, venne segnalato alla "Tegetthoff" di prepararsi a rimorchiarla rapidamente. Ma il messaggio non fu percepito correttamente dalla nave gemella. Lo sbandamento iniziale fu di 10°, che successivamente diminuirono leggermente, per cui il comandante sperò di riuscire a portare in salvo la sua nave nel Golfo di Briguglie, nella vicina isola di Melada (Molat).

Come molte volte succede, è nei momenti critici che si manifestano le carenze precedentemente trascurate. La forzosa inattività aveva diminuito l'efficienza dell'equi-

paggio. Errori di progettazione e la mancanza di guarnizioni alle paratie stagne fecero il resto. La corazzata si arrestò. Con segnali luminosi fu richiesto alla "Tegetthoff" di intervenire per prenderla a rimorchio, ma anche in questa occasione ci furono ritardi, in quanto a bordo della nave gemella non si era compreso appieno la gravità di quanto era accaduto.

Appena le operazioni di aggrancio furono terminate, i cannoni laterali della "Szent István" aprirono sconsideratamente il fuoco per un presunto attacco di sommergibili. E ciò fece mollare la gomena di traino alla "Tegetthoff", che voleva allontanarsi dal pericolo. Ogni altro tentativo di ristabilire il rimorchio fu vano. Alle 5.00 il comandante Seitz ordinò l'abbandono della nave, che alle 5.38 si inclinò paurosamente e alle 5.58 incominciò a capovolgersi, affondando 15 minuti più tardi.

A bordo della "Tegetthoff" il comandante von Perglas fece schierare l'equipaggio e la banda: al suono dell'inno nazionale gli uomini, a capo scoperto e con il berretto in alto nella mano destra, salutarono per l'ultima volta la nave gemella che affondava. Il destino si era compiuto! Il caso volle che gli ultimi tragici momenti della nave fossero immortalati per la storia: una delle prime troupe cinematografiche di allora si trovava a bordo per riprendere il forzamento dello sbarramento di Otranto; si trovò, invece, a filmare il crepuscolo dell'Impero Austro-ungarico.

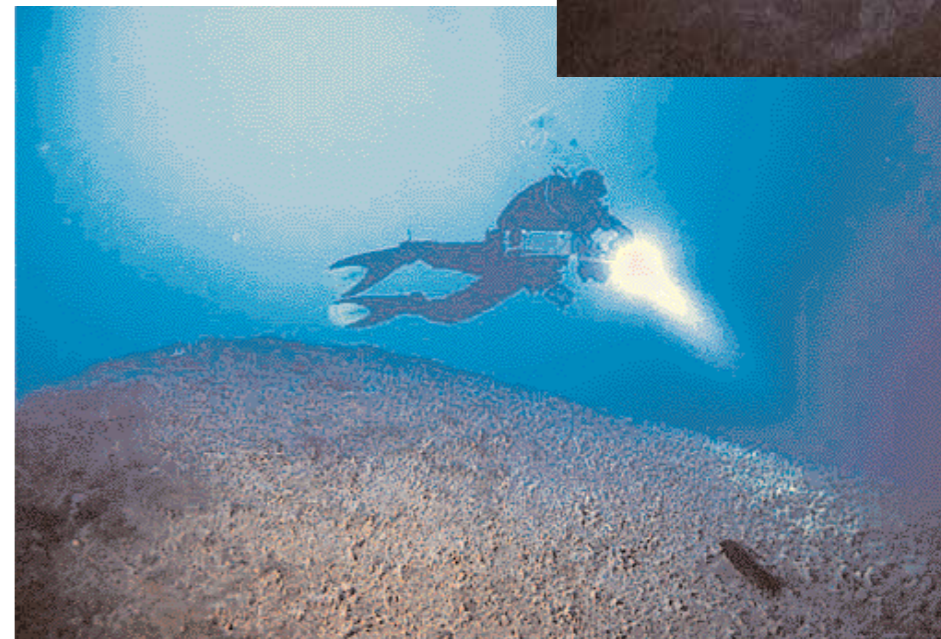
Fra morti e dispersi, i caduti furono 89 (4 ufficiali e 85 uomini dell'equipaggio), dei quali 27 originari della Croazia. Quasi tutti erano marinai addetti alle paratie stagne e alle sentine. Alle 7.05 la divisione navale lasciò il luogo

dell'affondamento con i 976 superstiti, fra cui 29 feriti, che furono trasferiti nello stesso giorno a Sebenico e quindi a Pola.

L'ammiraglio Horthy a bordo della "Viribus Unitis" fu informato dell'accaduto e capì subito che quella era la fine della missione. Sia che l'affondamento fosse stato un'operazione programmata sia che fosse stato casuale, sicuramente a Otranto sarebbero stati informati di quanto era successo al più tardi nel corso della stessa mattina. Lo sfondamento non era più attuabile, di conseguenza dette ordine alla flotta di rientrare alla base di Pola, da dove non sarebbe

come un fatto di grande importanza, tanto da inibire, non solo strategicamente, ma soprattutto psicologicamente, qualsiasi reazione della Marina austro-ungarica sino alla fine della guerra, mentre da parte italiana fu considerato il maggior successo navale della Prima Guerra Mondiale. Forse ancora più importante fu il successo politico e diplomatico, che annullò qualsiasi critica alleata sulla condotta della guerra navale da parte dell'Italia, tanto che il comandante in capo della Grand Fleet

sua seconda medaglia d'oro e fu ritenuto a pieno titolo un eroe. Morirà nel 1951 di un male incurabile con i gradi di ammiraglio. Con un Regio Decreto del 1939, la data del 10 giugno venne elevata a festività della Marina Militare in ricordo dell'epica azione di Premuda. Una ricorrenza che anche oggi viene festeggiata.

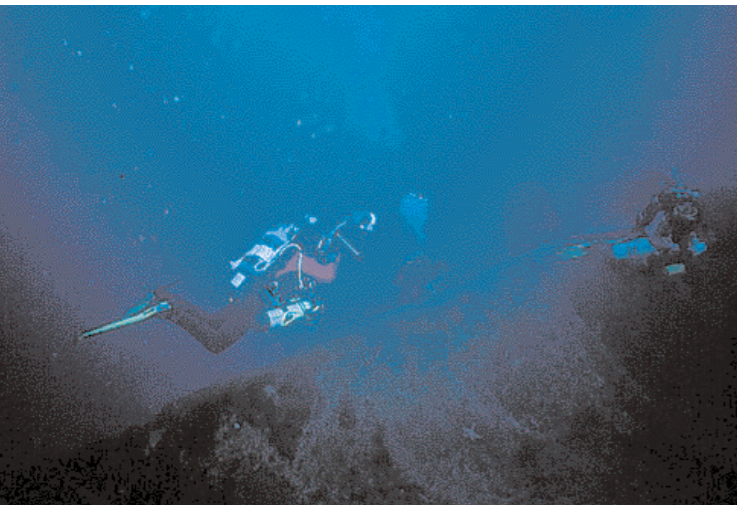


più uscita fino al termine della guerra. Horthy informò dell'accaduto anche lo Stato Maggiore dell'esercito, che ritardò l'offensiva prevista, facendola slittare al 15 di giugno. In seguito, la battaglia fu battezzata "del solstizio". Il contrattacco degli italiani fu sferrato il 24 ottobre. A Vittorio Veneto, il 3 novembre, fu firmato l'armistizio con l'Austria e l'Ungheria. L'affondamento della "Santo Stefano" fu subito percepito da entrambi i contendenti

britannica, l'ammiraglio David Beatty, si sentì in dovere di inviare il seguente telegramma: "La Grand Fleet porge le più sentite congratulazioni per la splendida impresa condotta con tanto valore e tanta audacia". Il MAS 15 di Rizzo fu considerato un grande cimelio e al termine del suo servizio nella Regia Marina fu ricoverato, il 16 giugno 1936, al Vittoriano, a Roma, dove si trova tutt'ora; Rizzo con questa azione conquistò la

## IL RELITTO

Adesso io sono lì, sopra quella calamita della storia. Sono davanti a una delle sue eliche, non riesco a rendermi conto esattamente della sua grandezza, che mi sovrasta. Pur essendo affascinato e distratto da essa, mi ricordo che devo far procedere il piano d'immersione. Guardo Andrea e Claudio, che hanno assunto la loro posizione di sicurezza, e ricevo l'ok. Segnalo agli altri che sto scen-



dendo, scivolo verso la poppa e mi giro a guardarla. E' proprio bella, ha le curve sinuose di una donna! Adesso sono davanti ai finestrini del salone dell'ammiraglio, scorgo la testa di un grongo enorme che fa capolino e, in ultimo piano, l'ingresso del quadrato ufficiali. Starei per tutta l'immersione lì a carpire ogni dettaglio, ma l'obiettivo è fare un sopralluogo generale, perciò proseguo, scivolando ancora di più sul fondo. Il ponte della coperta di

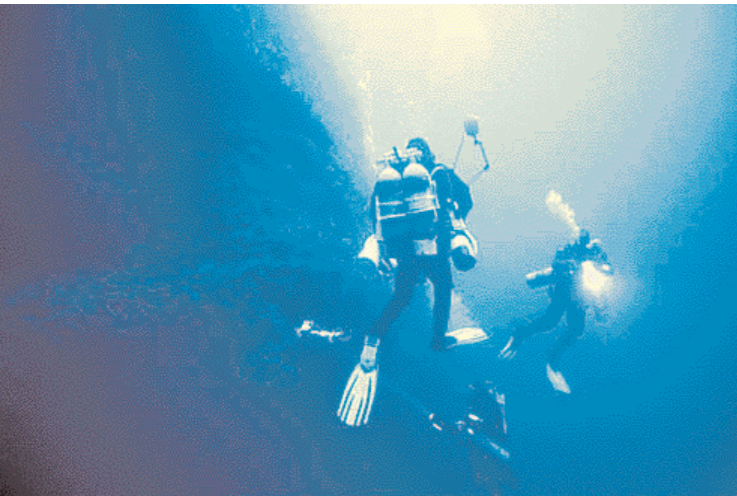
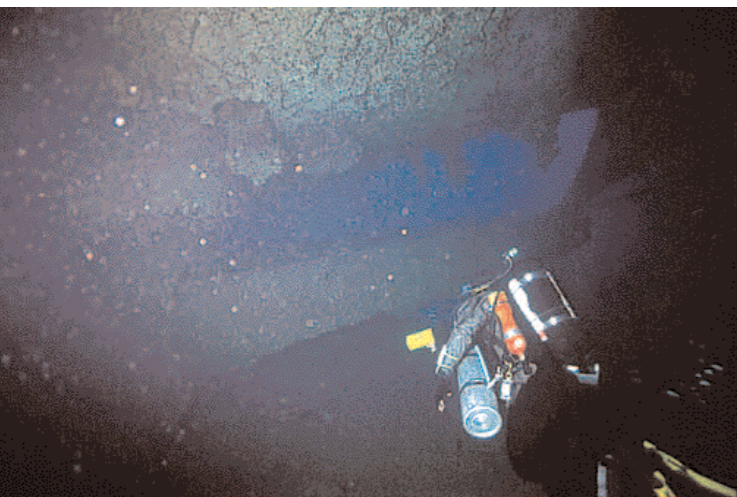
perduta, dando allo scenario una visione surreale, la visibilità è ottima, benché le mie bolle creino un po' di sospensione urtando contro la coperta, che si trova sopra di me. Proseguo e intravedo i cannoni della seconda torretta trinata che fuoriescono dalla sabbia.

A questo punto decido di risalire di quota per ridurre i consumi e prolungare la perlustrazione dello scafo. Appena sono allo scoperto percepisco una leggera corrente contraria alla mia direzione e la valuto come positiva per accelerare la fase di ritorno alla cima di risalita. Volgo lo sguardo verso la nave e riconosco perfettamente la prima casamatta laterale con il cannone da 105 millimetri, altri ne scorgerò successivamente. Sulla mia destra, poco più in basso, sul fondo, intravedo chiaramente ciò che resta dell'albero di poppa. Spostandomi ancora di più verso prua, il fondo è coperto di rottami che ho difficoltà a identificare, anche perché ormai il tempo incomincia a stringere. Mi volgo indietro e vedo Marco e Raffaele che mi fanno capire che, se continuo a correre così, per loro è un problema fotografare e al contempo starmi dietro. Ma l'obiettivo è cercare di arrivare fino allo squarcio di prua causato dall'urto sul fondo. Lo intravedo poco dopo e riesco a stimarne più o meno l'apertura. Ci sbircio dentro con la torcia e mi rendo conto della devastazione subita, ma ormai il tempo è scaduto e bisogna rientrare. Ci portiamo sulla parte alta dello scafo e spinti dalla corrente ritorniamo velocemente al punto di risalita, dove ci aspettano Andrea e Claudio. Il gruppo si riunisce e il primo che mi viene incontro è Cesare, che mi batte un cinque dandomi la mano accompagnata da un sorriso raggiante, che quasi



*Dall'alto, le eliche, un enorme grongo, i finestrini di poppa, la torretta trinata rovesciata con i cannoni da 305, alcuni componenti della spedizione, la fiancata sinistra con la casamatta e il cannone da 105.*

poppa è sollevato di 3 - 4 metri dal fondo marino. Mi infilo in quello spazio e proseguo verso prua. Essendo la nave rovesciata, questa è la fiancata di sinistra, che in realtà io percepisco a destra nel mio senso di direzione. E' incredibile! Seppur modificato dal tempo e dalle incrostazioni, sulla coperta tutto è al suo posto: boccaporti, bitte, passacavi... Dopo pochi metri scorgo la prima torretta trinata da 305 millimetri, è maestosa; sul primo cannone passa una rete a strascico

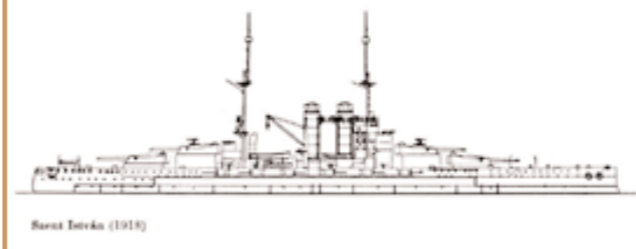


## La corazzata **SANTO STEFANO**

La "Santo Stefano" fu l'ultima nata delle quattro dreadnoughts classe Viribus Unitis, dal nome della prima corazzata di questa classe entrata in servizio nell'Imperial Regia Marina da Guerra Austroungarica; le altre due erano la "Tegetthoff" e la "Prinz Eugen". Il governo asburgico decise, durante la riunione del 20 febbraio 1908, la costruzione di quattro corazzate tipo dreadnought a seguito delle pressioni dell'allora comandante della flotta, ammiraglio Rudolf Montecuccoli Polinago, poiché poco prima l'Italia aveva intrapreso la costruzione della sua prima corazzata RN "Dante Alighieri". Alle corazzate austriache classe Viribus Unitis furono apportate numerose soluzioni tecniche innovative, fra le quali la disposizione delle torrette trinate da 305 millimetri, due delle quali erano poste sopra le altre. Ciò permetteva alle quattro torrette di sparare contemporaneamente.



*La Santo Stefano, in primo piano, con le gemelle Tegetthoff e Viribus Unitis nella rada di Pola. Sotto, targa di bronzo con Santo Stefano.*



La linea era molto idrodinamica per l'epoca e aggraziata per navi di quella stazza, che sicuramente potevano essere definite decisamente belle. L'armamento consisteva in quattro torrette trinate per un totale di dodici cannoni da 305 millimetri, con a disposizione 76 colpi per ogni cannone e con una gittata massima di 20 chilometri; dodici cannoni da 150 millimetri, ognuno in casamatta singola, disposti sei per ogni fiancata, con gittata massima di 15 chilometri; dodici cannoni anti-motosiluranti da 70 millimetri con gittata di 5 chilometri; quattro cannoni da 70 millimetri antiaerei; due cannoni trasportabili da 47 millimetri e due da 66 da utilizzare per eventuali sbarchi, così come due mitragliatrici da 8 millimetri. La nave aveva a disposizione anche 14 siluri da 533 millimetri e 20 mine. La lunghezza era di 152,8 metri e il dislocamento di 21.254 tonnellate.

La SMS "Viribus Unitis" fu la prima unità della classe a entrare in servizio il 6 ottobre 1912 e fu costruita a Trieste presso lo Stabilimento Tecnico Triestino, così come la SMS "Tegetthoff" e la SMS "Prinz Eugen". Per motivi politici interni agli equilibri dell'impero multinazionale asburgico, la SMS "Szent

István" fu costruita presso i cantieri Ganz & Comp. Danubius A-G Werft di Fiume; infatti, già dal nome stesso che le fu assegnato in onore di Santo Stefano, primo re d'Ungheria, si capisce che essa andava a rappresentare la nazione ungherese all'interno dell'Imperial Regia Marina da Guerra. Per questo motivo furono scelti i cantieri di Fiume, in quanto questa città rappresentava lo sbocco a mare dell'Ungheria. Forse il primo problema insorse a seguito di questa decisione, in quanto fino ad allora i cantieri fiumani avevano costruito principalmente moto siluranti e unità minori e non erano adeguatamente attrezzati per un simile compito. Si può dire infatti che la costruzione della nave procedeva parallelamente alla costruzione del cantiere. Per motivi tecnici e di sicurezza, la nave fu completata all'arsenale di Pola ed entrò in servizio a guerra iniziata, il 27 novembre 1915. Per queste ragioni, principalmente nell'apparato motore la "Santo Stefano" era sensibilmente differente dalle tre gemelle; in particolare, era dotata di dodici caldaie Babcock & Wilcox invece che Yarrow, come le altre, e aveva due turbine AEG invece di 4 Parsons. Perciò aveva due assi e due eliche invece di quattro, come le altre. La massima velocità prevista era di 20 nodi, ma la "Szent István" per motivi bellici non terminò le prove di valutazione.

Il varo solenne ebbe luogo il 17 gennaio 1914 alle ore 11, alla presenza dei rappresentanti del governo ungherese: il primo ministro, principe Tisz, il ministro dell'Economia, barone Harkany, il ministro principe Talszky e il ministro della Giustizia, barone Burian; madrina della nave fu l'arciduchessa Maria Teresa. La "Santo Stefano" fu immatricolata nel porto di Pola e le fu assegnato il gavitello di ormeggio N. 63. Il 6 gennaio 1916 con una cerimonia solenne alla nave fu consegnata dalla Società Ungaro - Adriatica una targa di bronzo raffigurante Santo Stefano, primo re e protettore d'Ungheria, che venne in seguito collocata nel salone dell'ammiraglio. Il 15 dicembre 1916 ricevette la visita ufficiale del nuovo imperatore austro-ungarico, Carlo I, e il 12 dicembre del 1917 quella dell'imperatore tedesco, Guglielmo II. Prima della fatale giornata del 10 giugno 1918, la nave aveva subito 71 allarmi aerei e su 937 giorni di servizio ne aveva passati in navigazione e in operazioni soltanto 54. FR.



gli fa perdere l'erogatore. Dietro di lui vedo Carla e Massimiliano, che si danno delle pacche per la contentezza. Risalita, cambio gas 36, cambio gas 80, termine deco, té e spuntino in barca. Difficile contenere l'entusiasmo e far capire che la giornata non è finita. Comunque, domani si replica!

## LA SPEDIZIONE

Siamo qui tutti, sul molo di Zara, all'imbarco del traghetti per Molat, siamo arrivati via terra per le tortuose strade della Dalmazia, solo Cesare e Raffaele hanno preferito il traghetti da Ancona. In tutto 12 uomini, o meglio 11 e una donna, tonnellate di equipaggiamento stivato in tre furgoni e una station wagon, la squadra croata si è occupata della sistemazione logistica sull'isola, dei gas e del compressore. Il piccolo traghetti è praticamente occupato per metà da noi.

Se la nostra storia inizia qui, le premesse sono lontane: è il 1995, all'Eudi di Roma con il mio amico Neven discutiamo del fatto che poco prima alcuni ungheresi avevano individuato la posizione della "Santo Stefano". E immediatamente sentiamo il desiderio di fare una spedizione italo-croata su questo simbolo di storia comune, proprio con l'idea di divulgare un messaggio di riavvicinamento fra le due sponde dell'Adriatico. Il progetto va avanti fra alti e bassi e ogni volta cerchiamo di farlo avanzare se pur con grandi difficoltà, in quanto il Ministero della Cultura croato aveva nel frattempo messo il relitto sotto strettissima tutela.

Nella primavera del 1999, finalmente ho un incontro decisivo al ministero, a Zagabria, al termine del quale il progetto sembra realizzarsi. Ma, come molte volte accade, insorgono altre difficoltà che lo fanno arenare. Arri-



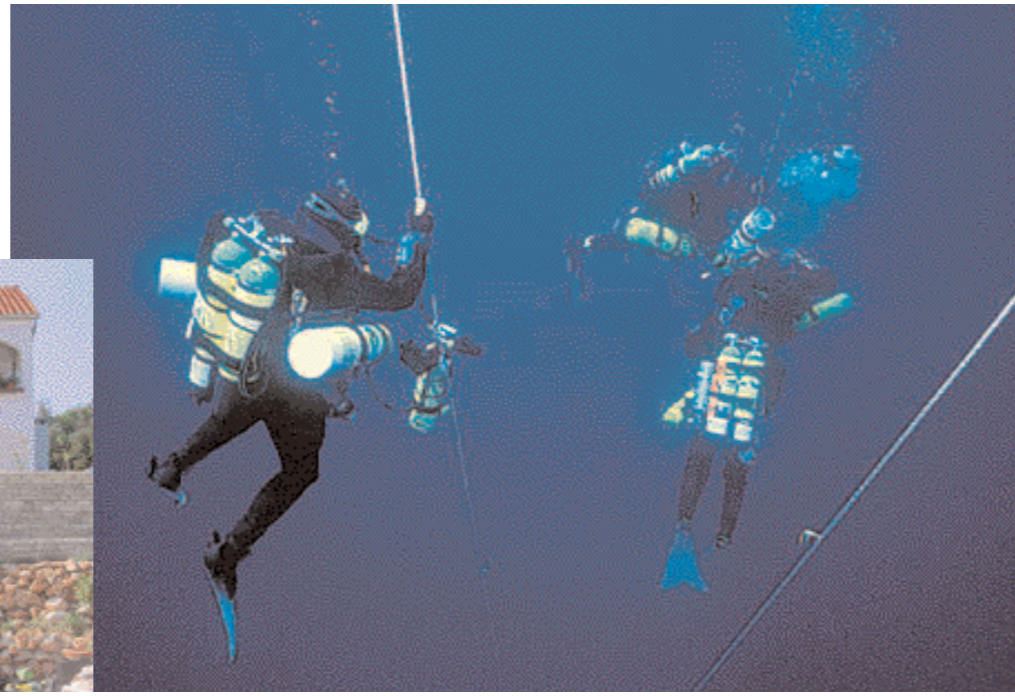
viamo così alla primavera dell'anno scorso, quando ricevo una telefonata da Neven, il quale mi annuncia felice che il permesso sarebbe stato concesso per giugno. «Perfetto! - dico. - Quest'anno ricorre l'85° anniversario dell'affondamento, per cui il 10 giugno deporremo congiuntamente una corona come definitiva riconciliazione dei due popoli». Parte l'organizzazione, ma poco prima di giugno arriva il contrordine: per problemi logistici e burocratici il permesso sarebbe stato concesso a luglio. Mi dispiace, ma tutto sommato ritengo che lo slittamento della cerimonia di un mese non avrebbe diminuito il valore del gesto.

Adesso siamo qui sul molo di Zara e domani è il grande giorno. Dopo circa due ore di navigazione, passate a discutere con Jasen e Neven le disposizioni del ministero, arriviamo a Molat, un incante-

*In alto, la baia di Briguglie, sull'isola di Molat dove si era tentato di rimorchiare la Santo Stefano. Sopra, in decompressione. A fianco e sotto, si preparano le immersioni.*



vole paradiso mediterraneo. Un'altra piacevole sorpresa ci attende: la base logistica è una bella villa distante poche centinaia di metri dall'imbarco e dotata di un grande garage, dove alloggiare la stazione di ricarica, di un ampio spazio per l'assemblaggio dell'equipaggiamento, di una fresca pergola per i pasti, i



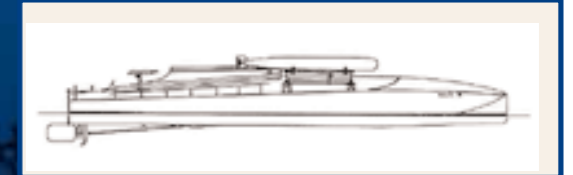
briefing e i debriefing. Con sorpresa, poiché ci aspettavamo una sistemazione più spartana, ci rendiamo conto che è dotata di tutte le comodità: confortevoli camere, piscina, jacuzzi, barbecue. Un po' sconcertati, i ragazzi mi guardano come per dire: be', sospendiamo tutto e godiamoci questa vacanza! Ma altro che vacanza, domani è il gran giorno, la sveglia è alle cinque e tutto deve essere pronto.

Sotto un sole cocente scarichiamo l'equipaggiamento e mettiamo in sede la stazione di ricarica, un piccolo trattore col pianale ci porta i bomboloni di ossigeno ed elio, che sistemiamo in un luogo adeguato, e subito incominciamo ad assemblare le bombole, che provvidenzialmente abbiamo portato già cariche con le idonee miscele, dopodiché analisi, registrazione e corretta identificazione dei gas, doppia verifica e controllo di tutto l'equipaggiamento. Per le 20.30 abbiamo finito, ci sistemiamo nelle nostre stanze e dopo una bella doccia andiamo a cena. Ad aspettarci c'è un bel piatto di pesce cucinato da Jadranka, la nostra cuoca. E

## I MAS 15 E 21

All'entrata in guerra dell'Italia, il 24 maggio 1915, solo due motoscafi armati erano in costruzione presso la S.V.A.N. (Società Veneziana Automobili Navali). Pur essendo stati inizialmente progettati come siluranti, le contingenti necessità dello Stato Maggiore richiesero una revisione del progetto per renderli idonei a un primario uso antisommergibile. Il 16 luglio 1915 la ditta firmò l'atto di sottomissione, impegnandosi a fornire venti unità cannoniere dotate di motori a scoppio Isotta Fraschini tipo L56 e armate con cannone da 57/43 millimetri, aventi caratteristiche simili alle unità siluranti in allestimento, concordando un prezzo unitario di 100.000 lire dell'epoca. Lo Stato Maggiore, in base al previsto impiego, assegnò loro la classificazione ufficiale di Motoscafi Anti Sommergibili, numerandoli dal MAS 3 al MAS 22. Questo tipo di imbarcazione dislocava 12,5 tonnellate nella versione cannoniera e 12,3 tonnellate in quella silurante, era lunga 16 metri e larga 2,63; oltre all'armamento principale aveva due o tre mitragliatrici antiaeree Colt 6,5 millimetri e lo scafo era in legno. Alcune unità che furono fatte costruire dalla S.V.A.N in subappalto ad altre ditte presentavano lievi differenze estetiche.

co scelto era composto da due motori a eccitazione in serie alimentati a 44V e costruiti dalla ditta Rognini & Balbo di Milano, l'alimentazione era assicurata per circa cinque ore di moto con un'autonomia totale di 20 miglia a 4 nodi. La velocità massima con i motori a scoppio era di 24 nodi con un'autonomia di 190 mi-



glia a 16 nodi al massimo. La limitata autonomia, specialmente alle alte andature, rendeva necessario il traino fino alle zone di operazione a rimorchio di torpediniere che, una volta sganciati i MAS, rimanevano arretrate con compiti di copertura in caso di necessità. Tutti i MAS dotati di apparato motore ausiliario elettrico furono usati quasi esclusivamente come siluranti.

Nel 1918 alcune unità, fra cui i MAS 15 e 21, furono dotate di un nuovo tipo di lanciasiluri a tenaglia, modello Vickers, per armi da 450 millimetri. In quell'anno entrambe le unità erano in servizio presso la Flottiglia Alto Adriatico, Sezione di Ancona, e il 10 giugno furono inviate entrambe in missione di pattugliamento antimine presso la costa dalmata, durante la quale entrarono in contatto con la flotta austroungarica, conseguendo l'affondamento della corazzata "Szent István" e il danneggiamento del cacciatorpediniere "Velebit". FR.



*Sopra, un disegno d'epoca dei Mas e il Mas 15 in navigazione. Qui a fianco, il cacciatorpediniere Velebit.*

si, è difficile da credere, ma avevamo pensato anche ad avere una cuoca!

Come previsto, la mattina seguente sveglia alle cinque. Dopo un'abbondante colazione carichiamo l'equipaggiamento sui furgoni, lo scarichiamo sul molo e lo carichiamo sulla "Laura", la nostra barca di appoggio. Dopo due ore e mezzo di navigazione siamo sul punto presunto. Abbiamo due serie di coordinate leggermente discordanti, una del ministero e una della polizia marittima. Iniziamo la ricerca, ma c'è

qualcosa che non va. Lì non c'è niente, per cui mettiamo in atto tutte le tecniche possibili per trovare il relitto, ma non c'è proprio niente da fare. Con l'aiuto di Elvis, il comandante della "Laura", entriamo in contatto radio con alcuni pescatori locali. Sicuramente loro devono conoscere il punto esatto se vogliono evitare la perdita delle reti. Infatti, poco dopo, fra urla di giubilo, appare la macchia rossa sull'ecoscandaglio che indica la mole della corazzata sul fondo. L'intera ricerca è durata poco più di

quattro ore e immediatamente un pedagno con gavitello viene lanciato da Toni, che con fatalistica fiducia aveva calmato il percettibile nervosismo di tutti ripetendo: «Nema problema, il relitto è lì, nessuno lo porta via!».

In un secondo passaggio la "Santo Stefano" viene meglio identificata con un altro pedagno, sul quale poco dopo scendono Neven e Jasen per fissare la cima di discesa sull'albero dell'elica. Al loro ritorno, dopo che siamo stati informati dell'ottima visibilità, faccio sistemare l'impianto

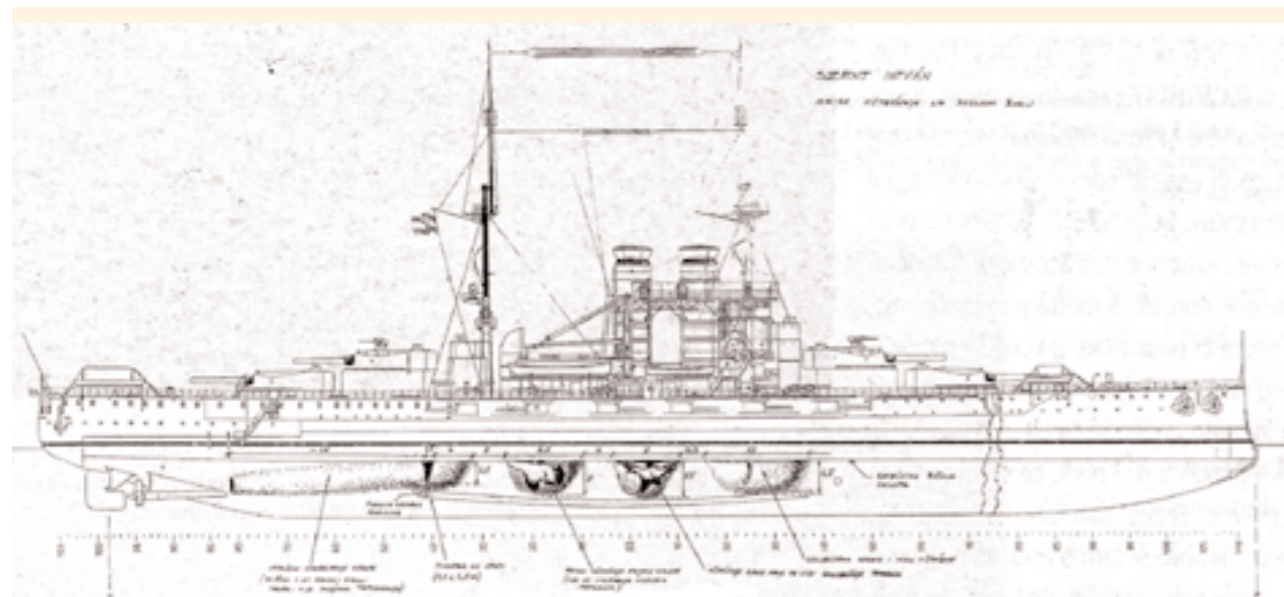
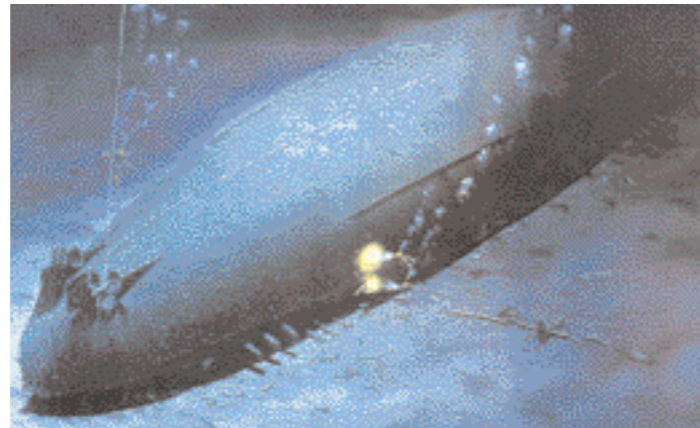
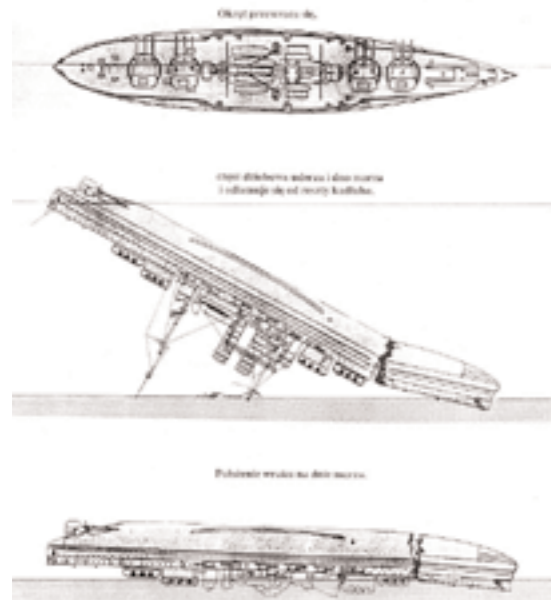
decompressivo con le bombole da deco di rispetto, poi incomincia la preparazione della squadra. L'obiettivo, come ho già avuto modo di dire, è una supervisione generale dello stato del relitto.

Dopo due ore e mezzo di navigazione, con ancora negli occhi la visione della grande corazzata, siamo di ritorno a Molat. Scarichiamo l'equipaggiamento dall'imbarcazione e lo carichiamo sui furgoni, lo riscarichiamo di nuovo alla base, lo disassembliamo, identifichiamo le bombole con la miscela prevista, dopodiché le passiamo a Toni e Jurica per la miscelazione. Alle 9.30 siamo tutti a tavola per la cena. E questo è stato il programma giornaliero per tutta la durata della spedizione, con la sola diffe-

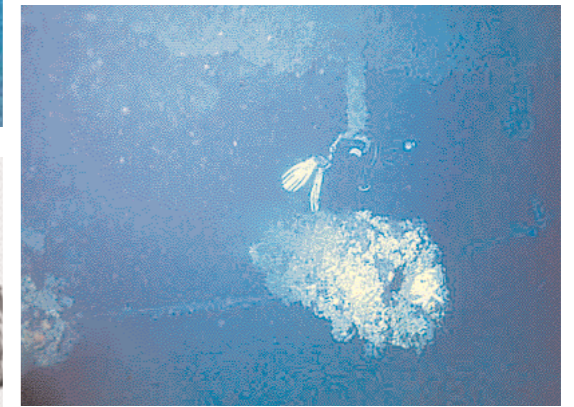
renza che la sveglia era alle 7.00 e che dopo la prima colazione effettuavamo il primo briefing della giornata per la pianificazione dell'immersione e la suddivisione dei compiti.

Nelle successive discese abbiamo continuato l'esplorazione della poppa, l'identificazione di oggetti, la misurazione e il rilievo di dati. Una squadra ha approfondito la

*Nel disegno sotto è illustrata la posizione della Santo Stefano sul fondo. A fianco, tre schizzi che ricostruiscono le fasi dell'affondamento. Disegno in basso, le falle sulla fiancata destra.*



Disegni di Daniel Frka



*Gli imponenti cannoni da 305 mm in due foto d'epoca e come appaiono oggi, sul fondo del mare, dopo 85 anni dall'affondamento della Santo Stefano.*



conoscenza dello squarcio di prua, veramente impressionante: esso è avvenuto poiché l'affondamento, iniziato dalla parte prodiera, ha determinato l'urto della prua con il fondo a 66 metri quando la poppa era ancora praticamente in superficie. L'urto, oltre a vari danni collaterali minori, ha provocato l'enorme falla, in alcuni punti larga circa 4 metri, che permette di penetrare all'interno, operazione comunque molto pericolosa considerando la devastazione che la nave ha subito.

Volendo fare una descrizione generale, il relitto si presenta capovolto, adagiato sulle sovrastrutture e inclinato sulla fiancata di dritta di circa 15°; in conseguenza, la fiancata di sinistra è sollevata di circa 3 o 4 metri dal fondo. Tenendo in considerazione che la nave è rovesciata, osservandola da poppa verso prora la dritta della nave

è posta alla sinistra del sabbacqueo, e viceversa.

Iniziando dalla poppa, ciò che colpisce di più sono le due gigantesche eliche con i relativi timoni; su ogni fiancata si trovano le ancore ausiliarie, entrambe, però, non facilmente distinguibili a causa delle incrostazioni; sulla chiglia, fra due timoni, si riconosce invece l'apertura del tubo lanciasiluri poppiere. Scendendo verso il fondo, si incontrano per primi i finestrini del salone dell'ammiraglio e proseguendo verso prua si distingue chiaramente la prima torretta trinata poppiera con i cannoni rivolti verso la fiancata sinistra, così come furono spostati per bilanciare le falle sulla dritta durante l'affondamento; della seconda torretta si intravedono i cannoni spuntare dalla sabbia. Nuotando sotto la nave, si possono riconoscere, anche se fortemente incrostati e parzialmente di-

strutti, tutti i dettagli del ponte e delle sovrastrutture. Solo in alcuni punti il legno della coperta risulta molto ben conservato. Proseguendo verso prua si incontrano i resti dei due alberi e di altre sovrastrutture. L'inclinazione si riduce fino ad annullarsi dove la nave è spezzata, dopo la seconda torretta trinata prodiera da 305 millimetri. Su ogni fiancata si possono vedere chiaramente i sei cannoni da 105 millimetri in casematte sin-

gole. Attraverso la grande frattura di prora si distinguono numerosi dettagli dei vari ponti, fra cui, sul fondo, il deposito granate della torretta trinata da 305 millimetri. Un capitolo a parte richiede la descrizione delle falle sulla fiancata di dritta, quelle che causarono l'affondamento. La verifica dei rilievi effettuati dalle precedenti spedizioni pone alcuni dubbi sulla sequenza degli avvenimenti che portarono all'affondamento della "Santo Stefano": su

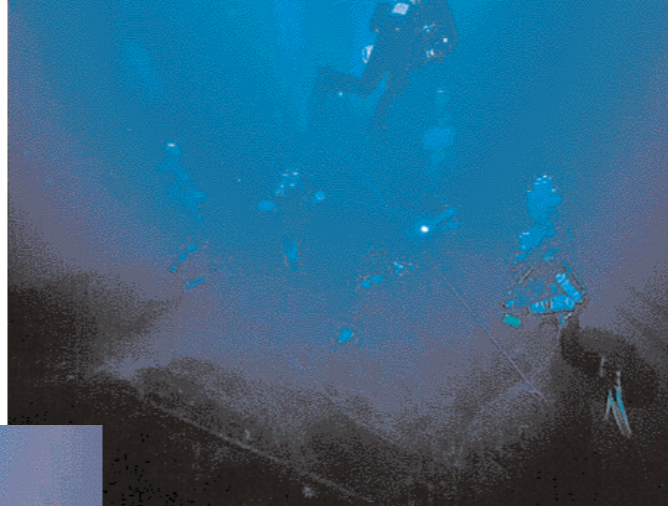
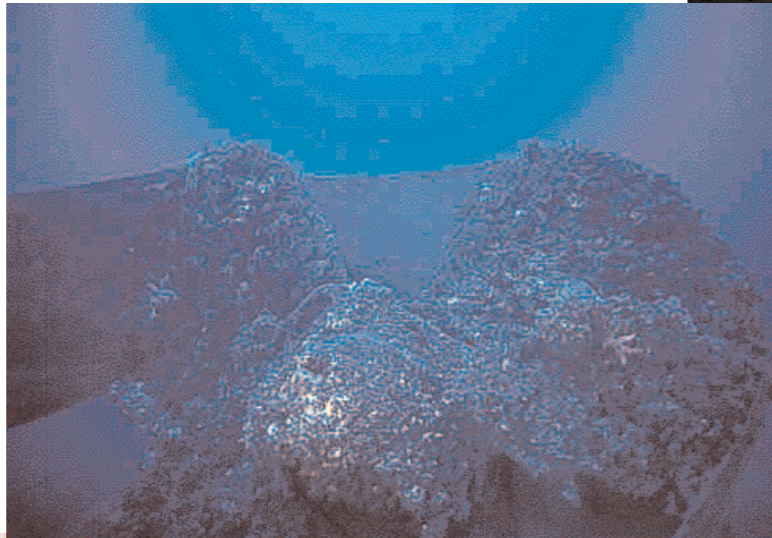


questa fiancata, oltre alla falla di prora dovuta all'impatto, risultano altre quattro falle, la prima da prora verso poppa è la più piccola ed è differente dalle altre tre, che sono imbutiformi: la parte apicale penetra nella corazza della nave per uno o 2 metri, è di larghezza variabile fra i 13 e i 9 metri e l'altezza non è superiore ai 4 metri. Nelle ultime tre si distingue chiaramente al loro interno la paratia longitudinale, divelta perlopiù nella parte verso il ponte. Molto probabilmente la prima falla, quella più vicina alla prua, è conseguente al contraccolpo dell'urto sul fondo. La seconda, verso poppa, è molto grande ed è posizionata tra i due fumaioli, proprio come Rizzo descrive l'esplosione del primo

siluro da lui lanciato; anche la terza, molto grande, tra il secondo fumaiolo e l'albero di poppa, concorda con il rapporto di Rizzo. Quella che incuriosisce di più è la quarta, l'ultima verso poppa, posta quasi sotto la prima torretta trinata poppiera. Pur avendo la stessa forma delle altre, è notevolmente più piccola e sicuramente non può essere attribuibile all'urto sul fondo, in quanto è la più lontana dall'impatto. Le discussioni sulla possibile origine di questa falla sono state le più frequenti e le più avvincenti durante tutta la spedizione. In effetti, risulta difficile trovarle una spiegazione se non attraverso una rivisitazione dei fatti dell'alba del 10 giugno 1918. Come risulta dai rapporti di Rizzo e Aonzo, durante l'in-



A sinistra, una delle eliche avvolta dalle reti. Sotto, ancora una delle eliche vista di fronte. A lato, i sub. Nel disegno, la presunta rotta seguita da Rizzo.



filtrazione all'interno della formazione, l'onda delle navi provocò un repentino accostamento fra i due MAS, che subito, però, si allontanarono fra loro. Se prendiamo in considerazione la penombra che precede l'aurora, il fatto che i MAS, pur essendosi distanziati, erano comunque vicini rispetto agli 800 metri che separavano la "Santo

quarta falla è che uno dei due siluri di Aonzo, che lui stesso dichiara di aver visto esplodere sulla "Tegetthoff", abbia in realtà centrato, magari con un'angolazione difettosa, la parte poppiera della "Santo Stefano". Tanto è vero che la "Tegetthoff" non fu colpita e che le esplosioni che risultano sia dai rapporti italiani sia austriaci furono sicuramente

Stefano" dalla "Tegetthoff", e che la minore esperienza del guardiamarina rispetto al suo comandante abbia potuto indurre a un errore di valutazione, l'unica plausibile spiegazione della

tre. Si tratta, ovviamente, di una tesi, peraltro discorde dalla versione storica ufficiale, sulla quale, però, sono aperti studi, ulteriori ricerche e discussioni.

### I COMPONENTI E GLI EQUIPAGGIAMENTI

La missione si può così sintetizzare: spedizione ufficiale della lantd, agenzia italiana e croata, con il patrocinio del Ministero della Cultura croato, utilizzando i migliori e più sicuri equipaggiamenti e tecniche per l'immersione in miscela al fine di collaborare su un programma concordato che avrebbe per-

messo per la prima volta a subacquei italiani di esplorare e fotografare ufficialmente questo relitto storico di grande importanza. Avrà anche luogo una cerimonia commemorativa a ricordo dell'85° anniversario dell'affondamento con la deposizione di una corona sul relitto a nome della lantd Italia e della lantd Croazia, congiuntamente con il Ministero della Cultura croato.

Penso che sia facile capire la delicatezza della situazione e l'estrema



## IL RAPPORTO DI LUIGI RIZZO

Ecco il rapporto della missione eseguita tra la notte del 9 e 10 giugno 1918 (azione di Premuda).

### Riservatissimo

Al Comando militare marittimo di Ancona

Alle 17 dell'8 al Comando della Sezione M.A.S. 15 - Capo Timoniere GORI Armando e M.A.S. 21 - Guardiamarina di Complemento Sig. Aonzo Giuseppe lasciò Ancona al rimorchio delle Torpediniere 12 O.S. e 15 O.S. Alle 21 mollò il rimorchio al punto di  $\vartheta 44^{\circ} 07' 30'' N - \lambda 14^{\circ} 14' Est$ . Atmosfera molto fosca e mare calmissimo. Proseguo con Rv 41° per il Canale di Selva ed alle 23,30 sono al traverso dell'isolotto di Lutostrak a un miglio da questo. Metto in mare due grossi rampini con tanta cima di rimorchio da poter rastrellare a 30 metri di

profondità. Alle 24 h ancora al punto di B restandoci con motori spenti in agguato. Alle 2h 5m a.m. metto in moto dirigendo per l'uscita, rimorchiando i rampini, ed alle 2,30 sono nuovamente al traverso dall'isolotto Lutostrak ad una distanza da questo di miglia 1,5. Il rastrellamento, secondo le istruzioni avute, ha per scopo di accertare o meno la presenza di sbarramenti con mine collegate a profondità inferiori ai 30 metri dal pelo d'acqua. Sia all'andata che al ritorno dà esito negativo. Da Lutostrak proseguì per il punto A sul quale verso le 4,15 dovrebbe avvenire la riunione con le torpediniere. Verso le 3,15 essendo a circa miglia 6,5 da Lutostrak avvistai leggermente a poppavia dal traverso e sulla dritta una grande nuvola di fumo. Esclusa l'ipotesi che potessero essere le nostre torpediniere, che in quell'ora avrebbero dovuto trovarsi in vicinanza del punto A, e che in ogni caso non avrebbero potuto

emettere tanto fumo, giudicai che, scoperto dalla Stazione di Gruiza, Cacciatorpediniere o Torpediniere provenienti da Lussino fossero venuti a darmi caccia. Tale ipotesi oltre che dalla provenienza delle unità (Nord) era giustificata dal fatto che colli d'oca ai tubi di scarico e cassette imbottite ai rinvii e alle punterie dei motori se diminuiscono di molto il rumore, sono insufficienti specie con notte calma e brumosa. Essendo già l'alba non ritenni consigliabile prender caccia perché con l'aumentare della luna i Cacciatorpediniere avrebbero facilmente, in vicinanza della costa nemica, avuto ragione dei due M.A.S. la cui velocità massima con siluri, si aggira sulle 20 miglia. Decisi perciò di approfittare della luce incerta per prevenire l'attacco e perciò invertivo seguito dal M.A.S. 21 la rotta, dirigendo sulle unità nemiche alla minima velocità onde non far rumore ed evitare i baffi a prua che avrebbero tradito la mia presenza. Avvicinando il

nemico, mi accorsi dell'inesattezza dell'ipotesi, trattandosi di due grosse navi scortate da 8 a 10 cacciatorpediniere che le proteggevano di prora a poppa e dai fianchi. Decisi di eseguire il lancio alla minima distanza possibile e perciò diressi in modo da portarmi all'attacco passando fra i due caccia che fiancheggiavano la prima nave. Per scapolare il caccia sulla mia sinistra, portai la velocità da 9 a 12 miglia riuscendo senza essere scorto a oltrepassare di 100 metri la linea dei caccia e lanciare i due siluri contro la prima nave e scoppiavano quello di dritta fra il 1° e il 2° ciminiere, quello di sinistra fra il ciminiere poppiere e la poppa sollevando due grandi nuvole d'acqua e fumo nerastro. I siluri essendo preparati per attacco contro siluranti erano regolati a 15 m. La nave non eseguì alcuna manovra per evitare i siluri. Il Cacciatorpediniere alla mia sinistra accortosi del lancio dirigeva per tagliarmi la

ritirata riuscendo ad evoluzione compiuta del M.A.S. a mettersi sulla mia scia ad una distanza da 100 a 150 metri. Apriva il fuoco con un sol pezzo con colpi ben diretti ma leggermente alti che scoppiavano di prora. Per evitare la rettifica del tiro non usai le mitragliere, e tenendomi il C.T. esattamente sulla mia scia, lanciai una bomba antisommersibile che non scoppiò. Una seconda bomba scoppiò vicino alla sua prora. Esso accostò immediatamente di 90° ed io con accostata a sinistra ne aumentai la distanza perdendolo poco dopo di vista. Nel frattempo date le condizioni di luce e lo stato di allarme, per le quali non era consigliabile l'intervento delle nostre due torpediniere, eseguivo per due volte il segnale convenzionale stabilito: tre separatori un very verde: "Ho silurato ritiratevi su Ancona". Verso le 5h avendo avvistate le torpediniere, alle quali si era già congiunto il M.A.S. 21,

segnalavo le notizie, onde ne fosse data comunicazione radiotelegrafica alle Autorità Superiori. Il M.A.S. 21, come risulta dall'allegato rapporto del Guardiamarina di Complemento Sig. Aonzo, eseguiva l'attacco contro l'altra nave. Il lancio del siluro di dritta procedeva ed il siluro regolato a due metri scoppiava a poppavia delle ciminiere. Il lancio del siluro di sinistra per incompleta apertura della tenaglia non avvenne regolarmente ed il siluro mancò il bersaglio. Il Comandante del M.A.S. 21 che effettuò il lancio poco dopo il M.A.S. 15 dichiara di avere

## IL COMBATTIMENTO VISTO DALLA SMS TEGETTHOFF

Alle ore 03.31 antimeridiane del 10 giugno si osservò sulla dritta della Szent István un lampo di luce accompagnato da un lievissimo colpo di esplosione. La distanza dalla Szent István era di circa 800 metri. Poco dopo dalla torpediniera che copriva il fianco verso il largo della Szent István partì un colpo verso un obiettivo che dalla nostra posizione era impercettibile. La Tegetthoff accostò subito tutto a sinistra e fu messo il telegrafo "a tutta forza avanti", in un succedersi di falsi allarmi contro presunte presenze di sommergibili nemici, si tentò di mettere a punto una manovra di rimorchio della Szent István che si presenta inclinata sulla dritta. Una nostra lancia prese la gomina della prua della Szent István e la portò a bordo dove fu subito virata. Allorché la gomina era già a bordo e l'occhiello del cavo d'acciaio entrava nella cubia, aumentò all'improvviso lo sbandamento della Szent István con tanta veemenza da far svanire ogni illusione di poter mantenere a galla la nave. Alle 05.50 la Szent István cominciò lentamente a capovolgere sulla dritta. L'equipaggio era ordinato in perfetto ordine sul ponte, scivolò in parte, per il ponte inclinato, in mare. Alcune centinaia si arrampicarono sull'opera viva di sinistra, nel lento capovolgere della nave raggiungendo la chiglia. La maggior parte di questi però che non aveva potuto raggiungere la chiglia, ruzzolò giù nel moto oscillante della nave che capovoltasi con la chiglia in alto e la prora immersa, galleggiò ancora per cinque minuti. L'aria che ancora reggeva la nave a galla uscì fischiano per i kingstons, dopodiché la nave scomparve. All'opera di salvataggio presero parte le lance della Tegetthoff e di tutte le siluranti. Per non essere esposta ad attacco subacqueo la Tegetthoff si mise in moto ed incrociò, in vista del posto di affondamento, con rotte irregolari. Alle 07.00 antimeridiane fu ultimata l'operazione di salvataggio ed il gruppo Tegetthoff dirresse, come previsto, verso Porto Tajer



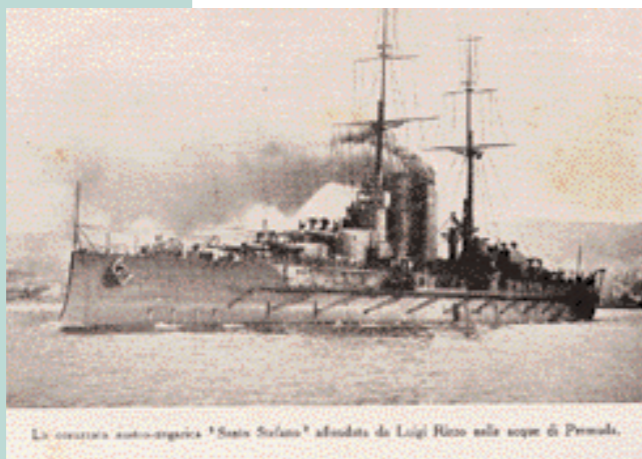
cura che dovevo porre per non tralasciare alcun particolare: eravamo i primi italiani, quanto meno i primi autorizzati ufficialmente dal governo croato, a esplorare il relitto della "Santo Stefano". Invero, per quanto riguarda le informazioni ufficiali che avevo ricevuto dal ministero, risulta che nel 1990 una prima spedizione italiana, sponsorizzata dalla Rai, era stata

autorizzata dal comune di Zara a scendere sul relitto, ma che a causa delle cattive condizioni atmosferiche si era conclusa con un nulla di fatto. In ogni modo, la nostra spedizione doveva svolgersi "utilizzando le migliori e più sicure tecniche per l'immersione in miscela" ed era perciò la prima nella quale tutti i subacquei si sarebbero attenuti a queste direttive. I

componenti, perciò, dovevano essere tutti trainer, istruttori o perlomeno subacquei lantd di trimix, condizione che valeva sia per la componente italiana sia per quella croata; un'altra condizione era che tutti i partecipanti dessero la loro disponibilità completa, accettando tutte le condizioni e i rischi che la

spedizione comportava, compreso quello che all'ultimo minuto non ci fosse accordato il permesso di scendere.

La squadra croata era composta da Neven Lukas, capo-squadra e responsabile della logistica in loco, Toni Planchić e, quali responsabili per il Ministero della Cultura, Jurica Bezak e Jasen Mesich, quest'ultimo archeologo subac-



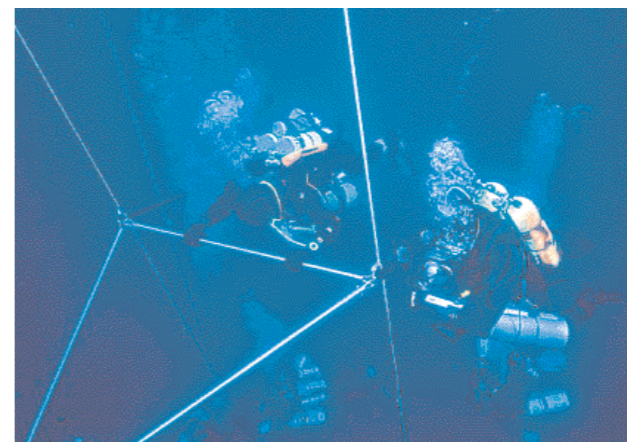
La crociera auto-organica "Santo Stefano" affondata da Luigi Rizzo nelle acque di Prusica.



queo ufficiale del ministero. La squadra italiana era composta da me, in qualità di capo spedizione, Carla Binelli, per la segreteria e l'organizzazione, Cesare Balzi, Andrea Bolzoni, Massimiliano Canossa, Raffaele Laghezza, Claudio Parisotto e Marco Valenti. Bolzoni, Laghezza e Valenti erano responsabili della fotografia subacquea. La spedizione era sostenuta dal supporto dei Training Facility lantd Acquamarina di Marina di Pisa (PI), Medvescak Sava di Zagabria, Nautica MareDive di Verona, Osso di Seppia di Bocca di Magra (SP) e Underwater Team di Trento, nonché sponsorizzata dalle ditte di prodotti per la subacquea tecnica Acquamarina e Dive Rite. Ogni operatore aveva un equipaggiamento completo per la subacquea tecnica, perlopiù composto di prodotti delle sopracitate ditte, che hanno fornito ottime prestazioni, così come l'impegno richie-

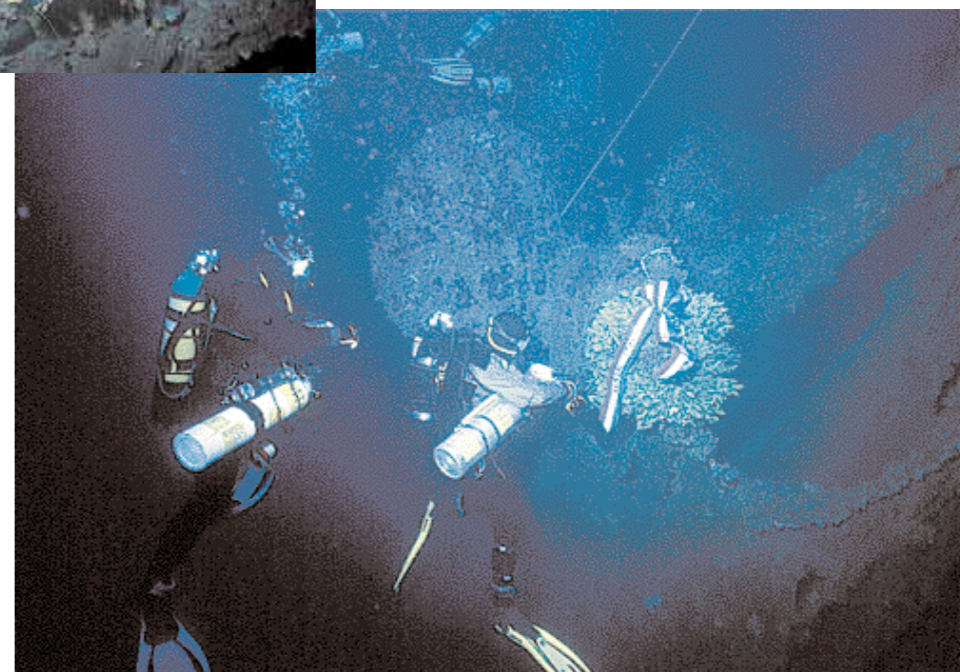
colta dati e comparazione fra i due strumenti. Quale ultima sicurezza, ognuno aveva con sé un set idoneo di tabelle trimix lantd. Le miscele utilizzate rientravano nel canone perfetto: miscela di fondo 18/50, che ci dava una massima pressione parziale dell'ossigeno di 1.4 e una narcosi equivalente di 22 metri; le miscele decompressive erano una nitrox 36 per la fase di risalita e decompressione alle quote più profonde e una nitrox 80 a partire da

9 metri; la corretta analisi delle miscele, sia della percentuale di ossigeno che di elio, era garantita da cinque Atomox Heliox, di cui uno in dotazione al sistema di miscelazione continua. Le bombole di fondo dovevano essere di capacità idonea al tempo di permanenza programmato, con obbligatoria la regola del terzo al primo cambio di gas, e altrettanto era per i due monobombola da decompressione che ognuno portava con sé.



Nelle foto d'epoca, la Santo Stefano e i marinai del Tegetthoff mentre salutano la nave gemella che si inabissa. A fianco, la corona per commemorare l'85° anniversario dell'affondamento e, sotto, mentre viene deposta sull'elica sinistra della Santo Stefano.

deva. Per la programmazione delle immersioni è stato utilizzato il programma Proplanner; per gestire eventuali variazioni e contingenze che si sarebbero potute incontrare durante lo svolgimento delle attività, ogni subacqueo era dotato di un computer multimiscela nitrox/trimix NitekHe, o VR3, per un totale di dodici computer con i quali abbiamo svolto un buon lavoro di rac-



La cima di discesa era dotata di una grossa boa in superficie e fissata con una catena sull'asse dell'elica di dritta della "Santo Stefano"; a essa era collegato un impianto sganciabile di deco a tre livelli con le bombole di emergenza. Due uomini "facevano sicurezza" alle quote più profonde e uno a quelle più superficiali, tutto secondo un protocollo stabilito in funzione dell'attività da svolgere. Un piano specifico era previsto in caso di risalita fuori dall'impianto decompressivo. Questa organizzazione ha cercato di prevenire qualsiasi scenario critico, lasciando al caso solo le maglie dell'imponderabile; infatti, il solo piccolo inconveniente degno di nota è stata l'erogazione continua dall'erogatore della bombola da deco con Ean 80 di Jurica, avvenuto all'ultima immersione e facilmente risolto con l'utilizzo di una delle bombole di riserva collocate nella stazione.

Oltre al programma giornaliero precedentemente descritto, vi erano i miei continui briefing per mettere a punto l'attività da svolgere e i debriefing per valutare il lavoro svolto e registrare le immersioni. Avere sempre la massima disponibilità di tutti per risolvere anche il più piccolo problema affinché tutto filasse liscio, è stato molto

importante: Carla, sempre pronta a risolvere qualsiasi incombenza burocratica e organizzativa; Andrea, Marco e Raffaele sempre attenti a immortalare ogni momento delle attività sia subacquee sia di superficie; Claudio, Cesare e Massimiliano, pronti a risolvere qualsiasi problema meccanico o logistico insorgesse; per non parlare di Neven, Toni, Jasen e Jurica, che si sono sempre prodigati per tutto e per tutti. Grande aiu-



to lo abbiamo ricevuto dal padrone di casa, Piero, che assieme alla sorella e ottima cuoca Jadranka, ha fatto il possibile per non farci mancare alcuna comodità; il figlio, Slaven, ci ha con grande abilità assistito come divemaster alle quote più basse di decompressione. Devo dire onestamente che tutti hanno dato il meglio di loro e, nonostante il mio spiccato senso critico, è difficile, se non impossibile, trovare uno spunto anche per la più piccola insoddisfazione. Nonostante le oltre dodici ore di attività al giorno, nel gruppo hanno sempre regnato tranquillità e serenità, tanto che lo strano effetto che tutti abbiamo percepito è stato quello di vivere l'ordinarietà di tutti i giorni, che

invero non lo era. Ma forse questa è stata la migliore prova che tutto si stava svolgendo per il meglio! Il giorno dieci ha avuto luogo l'immersione di memoriale con l'intenzione che il nostro gesto e il nostro gruppo misto italo-croato significasse l'avvicinamento di destini che ottantacinque anni fa erano stati così diversi e antagonisti. Cesare e Toni, in rappresentanza dei due Paesi, hanno portato in immersione la corona fino all'elica di dritta, sulla quale è stata fissata da Claudio e Andrea. Dopo un minuto di raccoglimento abbiamo proseguito il programma dell'immersione di quella giornata. Quando la spedizione stava volgendo al termine e io stesso incominciavo a riflettere su ciò che stavamo realizzando, mi rendevo conto che

tutto era proceduto secondo le mie migliori previsioni, confermando la bontà della programmazione, dell'organizzazione e delle scelte fatte. Tutte le mie opinioni potevano dirsi confermate, solo su una mi stavo ricredendo: fin dalla prima riunione con Neven e Jasen, sul traghetto da Zara a Molat, avevo espresso un giudizio critico sulla rigida protezione che il Ministero della Cultura poneva sul relitto della "Santo Stefano", ritenendo più corretta, se pur strettamente controllata, una maggiore fruizione dello stesso. Adesso mi stavo convincendo delle buone ragioni di questa decisione. La "Santo Stefano", oltre a essere un testimone tragico della nostra storia recente che deve essere protetto e conservato, era una potente corazzata, affondata mentre si stava dirigendo a compiere una missione di guerra, con tutto il suo carico bellico che, se pur deteriorato, è ancora tutto lì. Quindi, l'opera di protezione del ministero in collaborazione con la polizia marittima è sicuramente meritoria ed efficace, come noi tutti abbiamo potuto constatare.

Fabio Ruberti

Consulenza del Ministero della Cultura croato: Jasen Mesic



Sopra, una cartolina d'epoca e il Mas 15 al Vittoriano. Sotto, i membri della spedizione.

