



NULLA VIRTUS
VERITATE POTIOR

BOLLETTINO D'ARCHIVIO

DELL'UFFICIO STORICO
DELLA MARINA MILITARE

Anno VII
dicembre 1993

LA TORPEDINIERA 5 PN

DANILO PELLEGRINI
PIERPAOLO ZAGNONI

L'Adriatico ed il ruolo della torpediniera

In relazione all'importanza avuta dalla torpediniera nella guerra navale adriatica, appare quasi obbligatorio il riferimento alle considerazioni tattiche dell'ammiraglio Thaon di Revel: "la guerra navale in Alto Adriatico è guerra di torpediniere costiere, di mine e di batterie ... compito delle siluranti costiere è quello di portarsi inosservate sul litorale avversario per eseguire sbarramenti, esplorare e contrastare unità nemiche che allo stesso tempo tentassero di avvicinarsi nottetempo alle nostre coste ed impedire il dragaggio degli sbarramenti da esse collocati. L'impiego delle torpediniere risulta perciò quotidiano, notturno e diurno".

L'episodio del siluramento della 5 PN si deve inquadrare nell'essenza stessa della guerra adriatica, rapportata al criterio sopra espresso circa l'impiego di tali mezzi costituiti da scafi di piccole dimensioni costruiti per scopi particolari, capaci di agire di sorpresa nell'azione notturna, con alta velocità e modesta autonomia.

Bisogna altresì rilevare come la sponda orientale dell'Adriatico costituiva per l'Austria un'unica base con molteplici sorgitori mentre la sponda occidentale, italiana, priva di isole antistanti e deficienti di porti, non poteva offrire che pochissimi punti d'appoggio alle forze navali. In particolare, Venezia si prestava per lo più come base di unità sottili e sommergibili mentre Brindisi, per la ristrettezza dello specchio acqueo e per la scarsa profondità delle acque nelle sue vicinanze (che risultavano quindi facilmente minabili da parte del nemico) poteva accogliere solamente forze secondarie.

Le due opposte sponde dell'Adriatico hanno all'incirca un andamento parallelo, con direzione nordovest-sudest ed una distanza media fra loro di circa 70 miglia; descrivendo un arco di cerchio con centro in Pola e raggio di 70 miglia, si comprende la costa da Venezia fino ad Ancona.

Tali caratteristiche fecero sì che la Marina austro-ungarica potesse eseguire improvvise e facili incursioni contro le coste italiane senza che le nostre forze riuscissero a tagliare la ritirata degli attaccanti; l'avversario aveva infatti completa libertà nella scelta del momento, perché l'invulnerabilità delle sue coste non dava alla nostra flotta il modo di esercitare direttamente offese vitali che consentissero di attrarre la flotta nemica a battaglia.

Le notevoli perdite subite dalla Marina italiana nel 1915 (sommersibile *Medusa* e *Nereide*, torpediniera 5 PN, incrociatori corazzati *Amalfi* e *Garibaldi*) per agguato di sommergibili avversari, obbligarono a rinunciare anche alla possibi-

lità di fare del mare stesso la nostra base, tenendo il grosso delle forze in crociera. In questo quadro tattico, dove le grandi forze navali rimasero quasi inattive nei porti, dove il sommergibile si evidenziò come l'arma più insidiosa, la piccola silurante svolse giorno e notte i suoi compiti di difesa del litorale e di offesa nelle acque nemiche, effettuando posa di mine, oppure scortando i velocissimi M.A.S. nelle incursioni contro le basi.

Solo in quest'ottica, in un mare così ristretto e chiuso come l'Adriatico, la torpediniera trovò un suo impiego metodico ed appagante; per il resto, nel più vasto panorama mediterraneo e comunque generale, il suo rendimento bellico specifico, come silurante, non pare aver dato risultati soddisfacenti.

Il contrammiraglio Paolo Pollina nella sua opera *Le torpediniere italiane* evidenzia l'effetto trascurabile di tale mezzo, affermando che "tra il 1877 e il 1945 migliaia di torpediniere hanno portato sui mari migliaia di siluri, avendo scarsissime occasioni di impiegarli, e avendo fallito quasi sempre il segno quando li hanno impiegati."⁽¹⁾

La classe "PN"

Allo scopo di sostituire le ottime, ma ormai vecchie torpediniere tipo "Schicau" della classe "S", impostate già a partire dal 1885, e di cui ben 93 unità erano entrate fino ad allora in servizio, nel 1908 la Regia Marina aveva bandito un concorso tecnico-economico tra le maggiori ditte nazionali ed estere per la progettazione di un nuovo tipo di silurante. I cantieri navali napoletani Pattison fornirono quello che venne reputato il miglior progetto, dando così il nome alla classe.

La commessa per la costruzione delle trentanove unità che costituirono la prima serie venne così ripartita: diciotto unità ai Cantieri Pattison, dodici agli Odero di Sestri, otto all'Ansaldo di Sestri ed una al Regio Arsenal di Spezia.

La seconda serie, comprendente le unità dalla 40 alla 69, costruite tra il 1916 e il 1919, era costituita da dodici "PN" (Pattison, Napoli), sei "OS" (Odero, Sestri), sei "AS" (Ansaldo, Sestri) e sei "OL" (Orlando, Livorno).

I simboli identificativi rappresentano, oltre al numero progressivo delle torpediniere, le iniziali del costruttore e del luogo di costruzione.

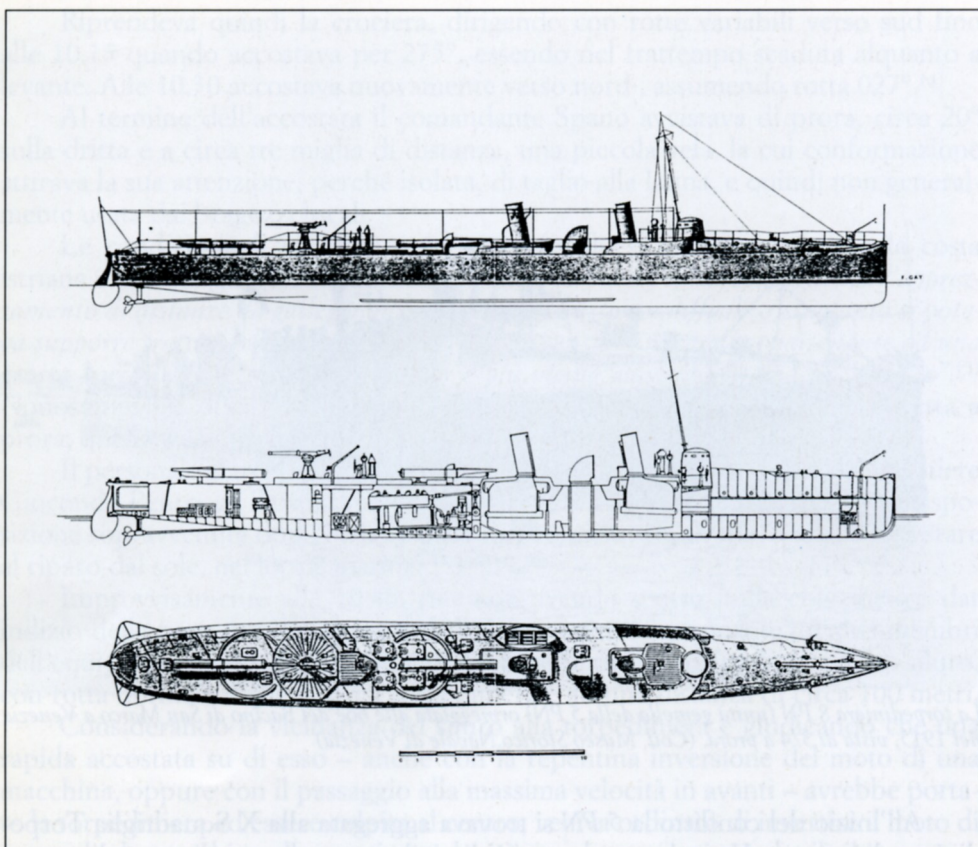
Le ultime due unità della classe, le "OLT", formarono un gruppo a parte, con caratteristiche notevolmente diverse.

La torpediniera 5 PN era stata impostata sullo scalo dei Cantieri Pattison il 19 febbraio 1910 ed era stata consegnata alla Regia Marina il 5 settembre 1911.

Lunga 42,5 m e larga 4,64 m, con un dislocamento a pieno carico di 140 tonnellate, disponeva di due caldaie a tubi d'acqua Thornycroft utilizzanti combustibile liquido, e due motrici alternative verticali a triplice espansione eroganti complessivamente 3200 hp, che consentivano alle due eliche di spingere la nave ad una velocità che superava i 27 nodi previsti dal contratto.

Da poppa a prora, le armi e le sistemazioni di governo comprendevano: un tubo di lancio singolo poppiere, brandeggiabile da 450 mm, un cannone Norden-

(1) Ufficio Storico della Marina Militare, *Le torpediniere italiane*, (compilatore Mario Paolo Pollina), 2ª ed., Roma, U.S.M.M., 1974, (Le navi d'Italia), p. 33.



Torpediniere costiere classe "PN", prima serie.

feld da 57/43, la timoneria di governo a mano, un secondo tubo di lancio prodiero identico al primo, la plancia di comando con la timoneria principale la torretta di comando protetta, resistente all'impatto del munizionamento di armi leggere.

All'interno della torretta, addossata alla paratia, era situata la macchina servomotrice del timone, collegata a mezzo di rinvii ed ingranaggi sia alla timoneria principale, sia a quella di torretta.

Ingranata all'albero del servomotore una ruota a impronte, a mezzo di catene e frenelli trasmetteva il movimento fino a poppa, all'agghiaccio timone.

Le peculiari caratteristiche operative di queste unità sono così evidenziate dal contrammiraglio Pollina nella sua già citata opera: "Nel loro complesso le settantuno torpediniere di questa classe che entrarono in servizio, fornirono ottime prestazioni sia in pace sia durante il primo conflitto mondiale. Poco visibili di notte e pertanto molto adatte all'impiego notturno; di autonomia ampiamente sufficiente per l'impiego in mari ristretti; di elevata velocità massima e discreta velocità di trasferimento molto manovriera ed abbastanza marine; poco soggette ad avarie; furono senza dubbio le migliori torpediniere che fecero parte della Marina italiana".⁽²⁾

(2) U.S.M.M., M.P. Pollina, *Le torpediniere italiane*, 1974, p. 217.



La torpediniera 8 PN (unità gemella della 5 PN) ormeggiata alle boe del Bacino di San Marco a Venezia nel 1915, vista di 3/4 a prora. (Coll. Museo Storico Navale di Venezia)

All'inizio del conflitto la 5 PN si trovava aggregata alla X Squadriglia Torpediniere di stanza a Venezia, con compiti di vigilanza costiera e di pattugliamento antisommergibile.

Siluramento ed affondamento della torpediniera 5 PN

Nel quadro di queste attività, il mattino del 26 giugno 1915, alle ore 04.00 la torpediniera 5 PN, al comando del 1° tenente di vascello Matteo Spano, seguita dalla 4 PN, lasciava gli ormeggi di Sant'Elena a Venezia per recarsi all'usuale servizio di vigilanza diurna agli sbarramenti foranei ed in particolar modo per perlustrare la zona nord, essendo a quella sud destinata la 4 PN.

Alle ore 06.30 circa, dopo essersi portate con rotte varie fuori dalla zona pericolosa, le due torpediniere si separavano, dirigendo ciascuna per la zona assegnata.

La 5 PN iniziava, con rotte varie verso nord, la crociera di vigilanza nella zona stabilita, navigando alla velocità prescritta di 12 nodi.

Alle 08.30, sempre con rotte varie, si avvicinava ad alcune barche da pesca, senza vela, accertando che queste raccoglievano ossi di seppia.⁽³⁾

3) In merito alle disposizioni sull'esercizio della pesca in Adriatico durante il periodo bellico, vedi *Bollettino d'Archivio dell'U.S.M.M.*, marzo 1993: "Sin dall'inizio delle ostilità furono impartite disposizioni atte a limitare ed in alcune zone a proibire l'uso della pesca in Adriatico ... Il consentire

Riprendeva quindi la crociera, dirigendo con rotte variabili verso sud fino alle 10.15 quando accostava per 275°, essendo nel frattempo scaduta alquanto a levante. Alle 10.30 accostava nuovamente verso nord, assumendo rotta 027°.⁽⁴⁾

Al termine dell'accostata il comandante Spano avvistava di prora, circa 20° sulla dritta e a circa tre miglia di distanza, una piccola vela, la cui conformazione attirava la sua attenzione, perché isolata, di taglio alla latina, e quindi non generalmente usata dai bragozzi locali.

Le condizioni di visibilità erano eccezionali: si vedeva benissimo la costa istriana e si distingueva chiaramente la punta di Salvore; *"di conseguenza l'apprezzamento di distanze da galleggianti isolati era abbastanza difficile, ossia tanto si poteva supporre trattarsi di una vela lontana di dimensioni normali appartenente ad una grossa barca, come di una vela piccola e più vicina appartenente ad un battello"*.⁽⁵⁾ Nonostante il Comandante avesse afferrato il binocolo ed allertato la vedetta a prora, quella vela non fu più visibile all'orizzonte.

Il personale si trovava ai posti di combattimento; mancavano il sottonocchiere Giocondo Penso, ed il cannoniere scelto Ugo Cuneo; i quali, a causa di un'indisposizione sopravvenuta dopo l'uscita della torpediniera, erano stati autorizzati a stare al riparo dal sole, nel locale marinai.

Improvvisamente alle 10.40, pur non avendo scorto nulla che potesse dar indizio della presenza di un sommergibile, contemporaneamente ad altri membri dell'equipaggio il comandante Spano avvistava di prora a dritta la scia di un siluro, con rotta normale a quella della torpediniera e ad una distanza di circa 100 metri.

Considerando la vicinanza del siluro alla torpediniera e giudicando che una rapida accostata su di esso – anche con la repentina inversione del moto di una macchina, oppure con il passaggio alla massima velocità in avanti – avrebbe portato la torpediniera ad essere colpita al centro, veniva ordinato di invertire il moto di entrambe le macchine alla massima velocità, con la convinzione che il siluro potesse passare di prora alla torpediniera.

Le macchine obbedivano prontamente all'ordine perché il personale, per consegne permanenti impartite dal Comandante sin dall'inizio della guerra, sapeva di dover eseguire alla massima velocità tutti gli ordini relativi alle indicazioni "tutta forza". Di tutto ciò il personale aveva ben compreso l'importanza che poteva avere la rapida esecuzione di tali ordini, dati solamente per evitare collisioni o siluri. Dalla coperta si seguiva la scia del siluro che si distingueva ormai perfettamente: navigava a pochi centimetri sotto il pelo dell'acqua senza fare baffi; e la testa era segnata con una striscia longitudinale rossa, mentre tutto il siluro era di acciaio lucido.

Per quanto quasi certi che la pronta manovra avrebbe evitato che il siluro urtasse lo scafo, dopo pochi istanti l'arma colpiva la torpediniera a proravia sulla dritta, ad una distanza dal tagliamare stimata da uno a tre metri.

la libera pesca era tuttavia un'ipotesi da scartare, sia per il pericolo che i pescatori incappassero in uno sbarramento di mine, sia perché dall'osservazione delle zone concesse all'attività alieutica, il nemico poteva dedurre informazioni circa l'ubicazione degli sbarramenti difensivi di torpedini. Era inoltre stato constatato che, sotto le mentite spoglie di pescatori intenti alla professione, si celavano spesso spie nemiche ...". G. Zecca, "Trabaccoli da guerra", *op. cit.*, p. 130.

(4) Vedi piantina allegata.

(5) A.U.S.M.M., *Archivio di base*, cart. 2229/4 bis, "Torpediniera 5 PN"; cart. 466, f. 1.

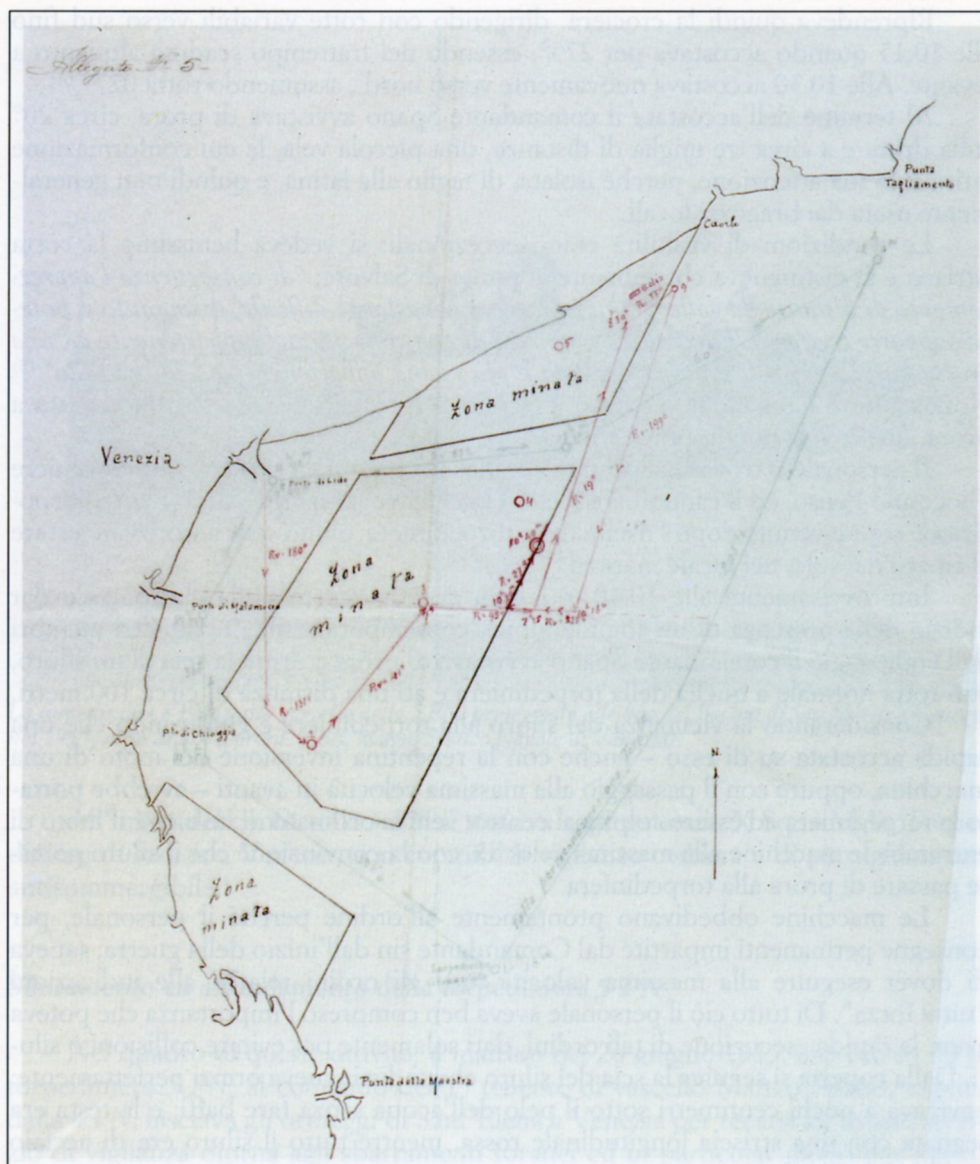


Grafico allegato dal comandante Spano nella sua relazione al Comando della X Squadriglia Torpediniere. In rosso le rotte seguite dalla 5PN.

Per effetto dell'esplosione la prora veniva squarciata, l'organo proiettato in aria ed una colonna di nafta, acqua e altri materiali, che si era innalzata oltre trenta metri, ricadeva sullo scafo, che continuava il moto indietro.

Spano, sbattuto contro la torretta ed investito dai frammenti del paraonde e di altri materiali, e dalla colonna di acqua e di nafta – nonostante tutto incolume – provava la sensazione di essere trascinato a picco con la torpediniera; rialzatosi, notava che la plancia era fortemente danneggiata, telegrafi e timone erano inservibili; passava perciò subito alla plancia di poppa per utilizzare il governo del timone a mano.

Per evitare un secondo attacco del sommergibile il Comandante non volle fermare le macchine, ma provvide ugualmente a far ammainare il battello per recuperare due naufraghi lanciati in mare dall'esplosione, mentre faceva contemporaneamente effettuare l'appello dell'equipaggio. Risultavano mancanti il sottocchiere Giocondo Penso, ed il cannoniere scelto Ugo Cuneo, i cui corpi privi di vita e mutilati venivano trovati che galleggiavano sulla nafta, all'interno dei resti della camera di lancio, dal capo timoniere, costretto a ritirarsi perché la prora s'immergeva rapidamente. Del rimanente dell'equipaggio, qualche contuso, ed un fuochista ferito ad una gamba.

Il cannone, a poppa, rimaneva armato perché il personale, dopo gli spostamenti provocati dall'esplosione, era tornato ai propri posti di combattimento.

Avendo scorta, a circa 300 metri di distanza, in direzione del Fanale di Piave, una scia, che si riteneva poter essere causata dal moto di un sommergibile immerso, si apriva il fuoco contro di essa, non tanto con la speranza di colpire il sommergibile, quanto per dare a questo la convinzione che la torpediniera, per quanto danneggiata, fosse tuttavia in condizione di poterlo offendere e di evitare il lancio di un secondo siluro o la cattura dell'equipaggio.⁽⁶⁾

Oltre al fuoco di artiglieria erano stati fatti preparare moschetti, pistole, per respingere un probabile avvicinamento del sommergibile affiorato. Il tubo di lancio prodiero, brandeggiato 60° sulla dritta, con il siluro graduato a 5 metri di profondità, era armato in attesa di poter eseguire il lancio, qualora il sommergibile avesse accennato ad emergere; non fu però possibile portarlo in direzione della scia avvistata, perché la torpediniera non governava più, essendo rimasto il timone bloccato e perché non si poteva più manovrare il tubo di lancio per il forte appruamento della nave, che già si trovava immersa fino all'altezza del fumaiolo prodiero. Venivano così sparati 17 colpi contro il presunto sommergibile ed altri 7 in direzione di un fumo scorto all'orizzonte (presumibilmente la torpediniera 4 PN) per richiamare l'attenzione di un'eventuale unità nazionale.

Il locale della caldaia di prora fu abbandonato dal personale destinato solo dopo aver spento i polverizzatori, e quando la nafta sparsa nel locale, per effetto della rottura della tubolatura di aspirazione e del probabile strappamento della paratia fra caldaia e deposito n. 3, sorpassò l'altezza del pagliuolo. Contemporaneamente il locale della caldaia di poppa, si allagava per effetto della rottura o scucitura delle lamiere di chiglia: rottura intuita prima per il forte ingobbamento della coperta al centro, ed accertata più tardi durante l'affondamento quando la torpediniera si immerse verticalmente con la prora in giù. Le motrici, che avevano continuato nella marcia indietro, durante la quale si era intanto accostato il battello al bordo coi due naufraghi, rallentarono il moto e si fermavano per mancanza di vapore.⁽⁷⁾

(6) Il 10 giugno 1915, due settimane prima, e alla distanza di poco più di un miglio dal luogo di affondamento della 5 PN, il sommergibile U 11, al comando del tenente di vascello H. Von Heinburg, in agguato a tredici miglia dalle dighe del Lido, silurava ed affondava il nostro sommergibile *Medusa*, prendendo prigionieri a bordo i cinque marinai superstiti. Von Heinburg, ufficiale della Marina germanica, al comando dell'U 26, affonderà, il 7 luglio 1915, ancora al largo di Venezia, l'incrociatore corazzato *Amalfi*. (Cfr. saggio degli stessi autori sul *Bollettino d'Archivio* del settembre 1991). Il *Medusa*, con i resti dei quattordici componenti l'equipaggio periti nell'affondamento, verrà ritrovato e recuperato nel 1956.

(7) "Relazione Spano", A.U.S.M.M., *Archivio di base*, cart. 2229/4 bis, cit.

Continuando la torpediniera ad affondare, il comandante Spano predisponeva per la salvezza dell'equipaggio, facendo mettere in mare la lancia da sbarco, tutti i paglioli della piattaforma del pezzo, le scale e tutto il legname mobile che si era potuto raccogliere, ed imbarcando sul battello munizioni, pistole, binocoli e moschetti, per resistere ad un eventuale tentativo di cattura da parte del sommergibile nemico; venivano poi messe in salvo la cassetta con i documenti riservatissimi, e la cassa di bordo.

Alle 11.20 l'acqua invadeva il locale di macchina, e successivamente l'alloggio del Direttore di Macchina, il deposito munizioni e quindi l'alloggio del Comandante che dava l'ordine di gettarsi in acqua.

Quando il comandante Spano, ultimo nell'abbandonare la nave si lanciava in acqua, rimaneva impigliato in una draglia, riuscendo però a disimpegnarsi e a raggiungere a nuoto il battello, fatto scostare poco prima perché non venisse trascinato nel gorgo che l'affondamento avrebbe di certo prodotto.

La torpediniera, affondò verticalmente: quando la prora toccò il fondo, ch'io ritengo a metri 24 circa dalla superficie, la poppa rimase ancora 5 minuti fuori acqua: erano allo scoperto il timone e le eliche ed usciva abbondantemente aria dal boccaporto del locale sott'ufficiali.

Quando detto locale fu riempito di acqua, la torpediniera si abbatté e scomparve completamente.

La torpediniera ha conservato nei lanciasiluri i due siluri pronti al lancio in guerra (il prodiero, regolato a 5 metri di profondità, orientato 60° dalla prora a Dritta, quello poppiero regolato a metri 1.5, orientato 60° dalla prora a Sinistra) ed all'asta del centro la bandiera spiegata.

Non mi è stato possibile dar fondo nessun segnale, perché quelli già preparati trovavansi a prora e scomparvero nei primi istanti dell'affondamento.⁽⁸⁾

Il Comandante provvide subito al raggruppamento dell'equipaggio, che sistemava parte nel battello e parte sui legnami mobili che erano stati ad esso legati, dirigendo verso il Fanale di Piave, che si scorgeva all'orizzonte.⁽⁹⁾

A turno venivano fatti salire sul battello per vogare quelli che, per intirizzimento, avevano maggior bisogno di moto, e venivano fatti riposare quelli più indeboliti. Tale turno si alternava fino alle 17.45, ora in cui Spano stimava di aver guadagnato solamente tre miglia verso la costa e notava, con preoccupazione segni palesi di forte indebolimento in alcuni dei naufraghi: malgrado la sollecitudine con la quale venivano fatti salire sul battello e le cure che ad essi si prestavano (cordiale, massaggi, incitamenti fisici) si dubitava fortemente di poterli portare tutti in salvo.

Dopo qualche ora dall'affondamento si notava all'orizzonte un cacciatorpediniere a tre fumaioli, italiano, che a forte velocità navigava verso sud,⁽¹⁰⁾ ma che poco dopo scompariva dalla vista. Più tardi, a notevole distanza, compariva un idrovolante, proveniente da Venezia, ma che dirigeva anch'esso verso sud in direzione di un fumo che si scorgeva a grande distanza. (Probabilmente la 4 PN).

(8) *Ibidem.*

(9) La distanza da terra era di oltre nove miglia.

(10) Si trattava del cacciatorpediniere *Zeffiro*, al comando dell'allora capitano di corvetta Costanzo Ciano; era stato inviato in zona per accertare la causa dei colpi di cannone uditi fino a terra.

All'orizzonte, assenza assoluta di qualsiasi barca da pesca o da dragaggio.

Poco dopo le 17.45 si avvistava una torpediniera di uso locale, proveniente dalla direzione del Lido, e subito si cercava di attirarne l'attenzione con segnali ottenuti alzando i remi con capi di vestiario all'estremità, e con grida di richiamo.

Finalmente la torpediniera, notando i segnali, dirigeva verso il battello per raccogliere i naufraghi. Venivano dapprima imbarcati tutti quelli che si trovavano in mare, e quindi il personale sul battello, e venivano recuperati i documenti. Il capitano di corvetta della riserva navale, Umberto Cordero di Montezemolo, il Comandante e l'equipaggio della torpediniera P.E. 70*, uscita in mare per controllare il servizio di dragaggio con barche da pesca, soccorrevano i naufraghi, alcuni dei quali si trovavano già in condizioni piuttosto preoccupanti.

La torpediniera dirigeva verso Venezia ove giungeva alle 19.30.

Nella relazione sull'affondamento⁽¹¹⁾ trasmessa al Comando della Decima Squadriglia Torpediniere, il comandante Spano così esprimeva le proprie valutazioni:

Con le riflessioni e considerazioni che sorgono dal fatto compiuto, scompare quasi completamente l'idea con la quale mi avvicinai alla zona dove avevo avvistato la vela, ch'essa fosse cioè la vela di una barca o battello da pesca. Aumenta per contro d'assai, senza diventare certezza, il dubbio, ch'io però non ebbi all'inizio dell'avvistamento ma che mi balenò quando vidi la scia del siluro; che detta vela fosse alzata sullo scafo di un sommergibile.

Nemmeno ora, però, posso affermare con sicurezza se il siluro provenne dallo scafo cui la vela apparteneva, oppure da un sommergibile che stesse in quella zona.

Confermo di più che nonostante l'attenta vigilanza mia e di buona parte dell'equipaggio, non si riuscì a notare l'affioramento di un periscopio o dell'estremità di esso, malgrado il mare fosse quasi calmo, con leggerissime ondulazioni da scirocco.

Il comandante Spano nel corso della successiva inchiesta, espletata per accertare eventuali responsabilità nel non avere evitato il siluramento, venne prosciolt dalle accuse ma, sebbene ne fosse stato apprezzato il comportamento tenuto nel corso dell'azione, venne redarguito per l'incauta condotta tenuta nell'avvicinamento allo scafo sconosciuto, rivelatosi nemico.

Il sommergibile U 10

L'affondamento della 5 PN era stato conseguito per l'attacco del sommergibile nemico U 10, (tenente di vascello Wäger).

Il battello, appartenente alla classe "B I", era del tipo a scafo singolo, delle dimensioni di 27,88 × 3,15 m, e dislocava 127,5 t in superficie, 142,5 t in immersione.

Il motore termico, un Daimler diesel 4 tempi 4 cilindri, sviluppava 60 (sessanta!) hp, mentre quello elettrico aveva una potenza di 120 hp; la velocità massima in superficie era di 6 nodi mentre in immersione raggiungeva i 9 nodi.

* In effetti la P.E. 70 era l'ex torpediniera avviso *Avvoltoio*, radiata il 5 luglio 1914, trasformata poi in piroscafo a Venezia ed adibita ad usi portuali. (N.d. Revisore).

(11) A.U.S.M.M., cartella 2229/4 bis; cart. 466, f. 1.



Torpediniera TB.VI a vele spiegate. (Archivio Austriaco di Guerra, Vienna)

L'armamento era costituito da due tubi di lancio di prora, per siluri da 450 mm e da un cannoncino a tiro rapido da 47 mm; tredici erano le persone di equipaggio, più due ufficiali.

Come alcune vecchie torpediniere austro-ungariche radiate poco prima dall'inizio del conflitto, così i sommergibili della classe "B I" ebbero in dotazione una vela ausiliaria.

Detta vela si trova disegnata in tutti i piani originali delle unità e sebbene fosse concepita solamente per fronteggiare l'emergenza in occasione di un'avaria all'unico propulsore termico, venne evidentemente impiegata anche per il camuffamento.

La classe "B I"

Nel febbraio del 1915 l'Addetto Navale austriaco a Berlino, conte Colloredo-Mannsfeld, aveva preso i primi contatti con i cantieri Weser di Brema per l'acquisto dei piani di costruzione dei sommergibili costieri tedeschi classe "B I", scafi di piccole dimensioni,⁽¹²⁾ particolarmente adatti all'impiego in un bacino ristretto come l'Adriatico; ma presto si prese in esame la possibilità di costruire i battelli in Germania e di trasportare via ferrovia, fino a Pola, le tre sezioni costituenti ciascuno scafo. Nella città istriana i battelli sarebbero stati assemblati.

Il contratto per la costruzione delle prime tre unità, *U 15*, *U 16* e *U 17*, venne stipulato il primo aprile 1915 con l'impegno preciso che il primo battello sarebbe stato approntato in quattro mesi e mezzo; il secondo ed il terzo una settimana più tardi. Trasporto e assemblaggio avrebbero richiesto non più di tre settimane.

Alla fine dell'aprile 1915, a seguito dei colloqui di Londra, essendosi ulteriormente acuita la tensione tra Austria-Ungheria ed Italia, il Segretario di Stato per la Marina austriaca aveva trattato con il Ministero della Guerra germanico l'acquisto

(12) Il dislocamento dei sommergibili della classe "B I" era circa la metà di quello dei costieri della classe "B II".

di altri due battelli della classe "BI" – che si trovavano già terminati e pronti – rispettivamente presso i cantieri Weser di Brema e Germania-Werft di Kiel, già inquadrati nei ranghi della *Kriegsmarine* come *UB 15* e *UB 1*, con l'accordo che la consegna sarebbe avvenuta alla conclusione del periodo di addestramento previsto per il nuovo personale. Nel frattempo le due unità avrebbero mantenuto bandiera ed equipaggio originario.

L'*UB 1*, *U 10* secondo la numerazione austriaca, giunse a Pola il 16 maggio 1915; a termine del montaggio venne messo a mare utilizzando un pontone della portata di 270 tonnellate, prendendo servizio nei ranghi della Marina Imperiale germanica il 4 giugno 1915.

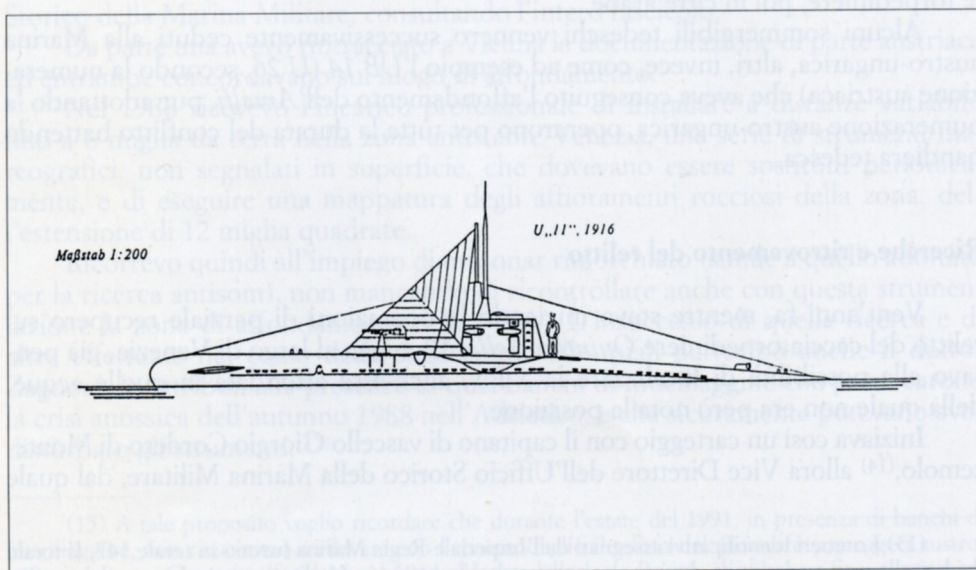
Il 12 luglio 1915 avvenne la consegna ufficiale all'Imperiale - Regia Marina austroungarica.

Analoghe furono le vicende dell'*UB 15* (*U 11* secondo la numerazione austriaca) che prese servizio nella Marina germanica lo stesso 4 giugno 1915 a Pola, passando sotto bandiera austriaca il 18 giugno 1915.

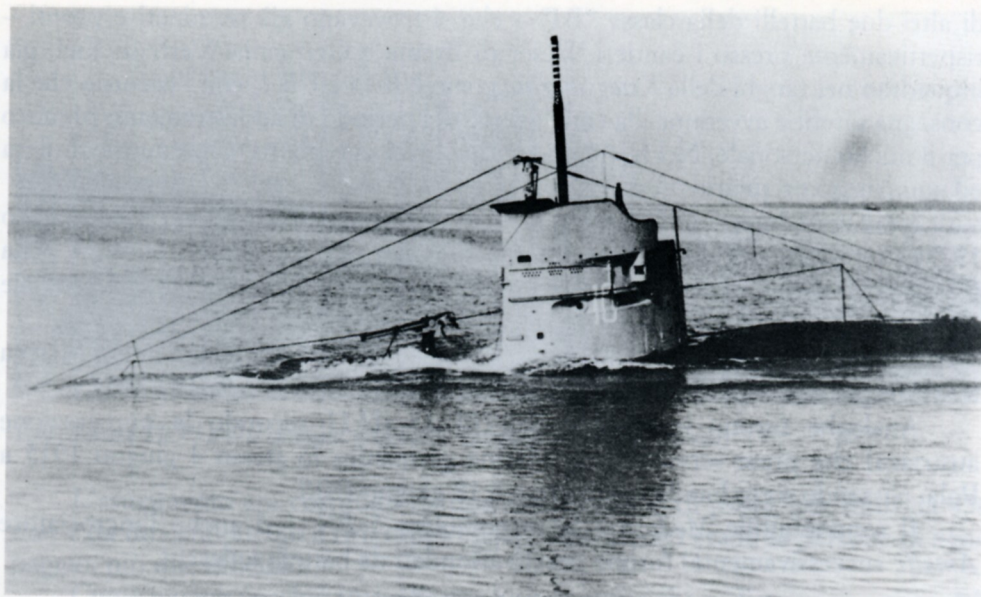
Il sommergibile *Medusa* e la torpediniera *5 PN*, (ed anche l'incrociatore *Amalfi*, successivamente) furono perciò affondati da battelli tedeschi.

La numerazione dei sommergibili

A quasi tutti i sommergibili tedeschi operanti in Mediterraneo nel corso del primo conflitto mondiale, durante la permanenza in acque austroungariche vennero assegnati i numeri identificativi dell'Imperiale-Regia Marina per evitare che



Disegno appartenente ai piani dell'U.11. La vela è riprodotta in tutti i piani originali. (Archivio Austriaco di Guerra, Vienna; riprodotto da Wladimir Aichelburg)



L'U.10 mentre si immerge. Foto del 1916. (Coll. Georg Pawlik, Vienna)

potessero sorgere incomprensioni circa l'appartenenza delle unità.⁽¹³⁾

Mentre, infatti, la *Kriegsmarine* assegnava i contrassegni distintivi secondo il tipo dei battelli, "U" per i sommergibili d'alto mare, "UB" per quelli costieri, "UC" per i posamine, il Comando della flotta austro-ungarica si esprimeva negativamente nei confronti di tale suddivisione adottando esclusivamente la lettera "U", seguita dalle cifre progressive espresse dapprima in numeri romani, come per le torpediniere, poi in cifre arabe.

Alcuni sommergibili tedeschi vennero successivamente ceduti alla Marina austro-ungarica, altri, invece, come ad esempio l'UB 14 (U 26, secondo la numerazione austriaca) che aveva conseguito l'affondamento dell'*Amalfi*, pur adottando la numerazione austro-ungarica, operarono per tutta la durata del conflitto battendo bandiera tedesca.

Ricerche e ritrovamento del relitto

Vent'anni fa, mentre stavo iniziando le operazioni di parziale recupero sul relitto del cacciatorpediniere *Quintino Sella*, 10 miglia al largo di Venezia, già pensavo alla possibilità di localizzare la 5 PN, anch'essa affondata in quelle acque, della quale non era però nota la posizione.

Iniziava così un carteggio con il capitano di vascello Giorgio Cordero di Montezemolo,⁽¹⁴⁾ allora Vice Direttore dell'Ufficio Storico della Marina Militare, dal quale

(13) I numeri identificativi assegnati dall'Imperiale-Regia Marina furono in totale 147. Il totale dei battelli austro-germanici che operarono complessivamente in Mediterraneo nel corso del conflitto, fu di circa 150 unità. Cfr. Wladimir Aichelburg, *Die unterseeboote österreich ungaris*, Graz, 1971.

(14) Non conosco purtroppo l'eventuale rapporto di parentela con il capitano di corvetta imbarcato sulla piroscafa P.E. 70 che eseguì il salvataggio dei naufraghi della 5 PN.

ricevevo in copia con plico prot. n. 2045, datato 11 aprile 1973, una parte della documentazione esistente in archivio, comprensiva anche della piantina qui riprodotta in allegato, indicante il percorso della torpediniera, l'assieme delle rotte tenute, gli orari dei punti di accostata; elementi utili per definire approssimativamente la zona, ma insufficienti per determinare un punto dal quale iniziare le ricerche.

Qualche anno dopo, il dott. Pierpaolo Zagnoni, l'amico con il quale da allora condividevo piani e operazioni di ricerca in mare, a seguito di una comunicazione dell'Ufficio Storico, in data 5 febbraio 1979, prot. n. 3325, veniva a conoscenza del punto stimato del siluramento.

Iniziamo così, con modalità simili a quelle che ci avrebbero consentito di ritrovare i resti dell'*Amalfi*, la mappatura Loran ed e.c.g. della zona interessata, con esito però negativo, constatando la grande irregolarità del fondale; si temeva, infatti, che le alte dune rilevate potessero provocare con d'ombra alle emissioni ultrasonore, e che fossimo passati vicino al relitto senza averlo rilevato.

Nel 1983 venivo a conoscenza del fatto che un peschereccio appartenente alla marineria di Caorle alcuni anni prima aveva incocciato in qualcosa le proprie reti in quella zona e che il sommozzatore sopraggiunto per liberare le reti allo scopo di non perderle o danneggiarle, pur non riuscendo a comprendere a che cosa potessero appartenere i rottami trovati sul fondo, aveva sicuramente riconosciuto due siluri.

Riuscivo così a contattare sia il sommozzatore sia il capo barca del peschereccio i quali, pur confermando il fatto, non erano in grado di fornire un punto preciso, non avendo a bordo, all'epoca, la strumentazione necessaria. La distanza radar della costa e la profondità rilevata dallo scandaglio mi lasciavano supporre che il punto si trovasse sicuramente nella zona già da noi delimitata.

Nuove ricerche ebbero però ugualmente esito negativo.

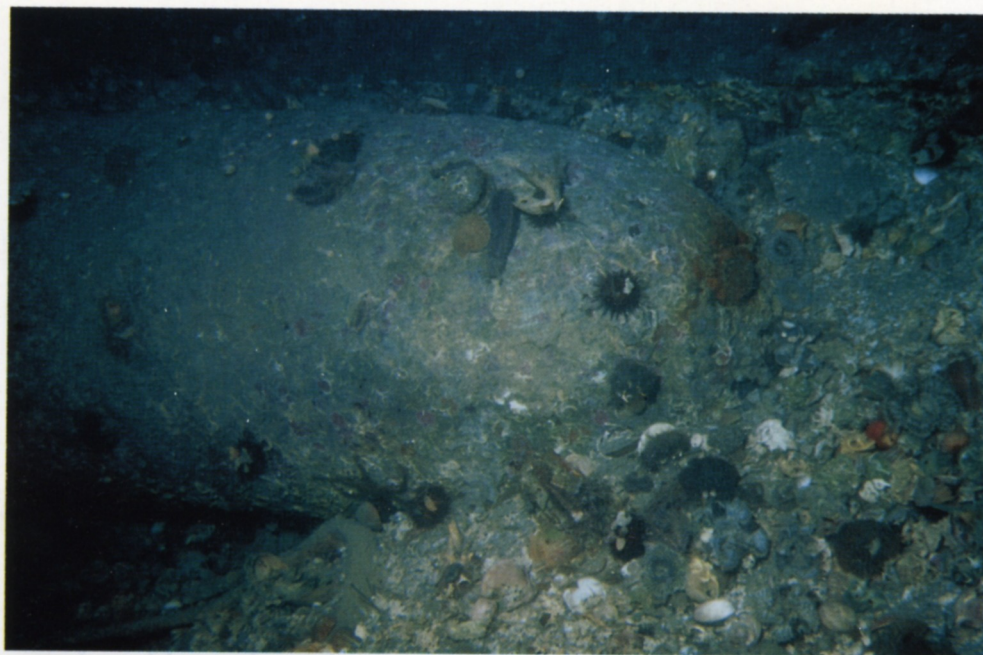
Nel frattempo il dottor Zagnoni era potuto accedere all'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, consultando l'intero fascicolo.

Da parte mia avevo rintracciato a Vienna la documentazione di parte austriaca ed entrambe concordavano sul luogo di affondamento.

Nel 1988 ricevevo l'incarico professionale di installare a distanze variabili, fino a 6 miglia da terra nella zona antistante Venezia, una serie di strumenti mareografici, non segnalati in superficie, che dovevano essere sostituiti periodicamente, e di eseguire una mappatura degli affioramenti rocciosi della zona, dell'estensione di 12 miglia quadrate.

Ricorrevo quindi all'impiego di un sonar rimorchiato (simile a quello adottato per la ricerca antisom), non mancando di ricontrollare anche con questa strumentazione la zona di affondamento della "PN". L'insuccesso di quella ricerca e di altre effettuate nel corso dello stesso anno alle quali partecipò anche il dottor Zagnoni, lo attribuii alla presenza di quei banchi di mucillaggine che provocarono la crisi anossica dell'autunno 1988 nell'Adriatico, e che sicuramente potevano aver disturbato gli strumenti.⁽¹⁵⁾

(15) A tale proposito voglio ricordare che durante l'estate del 1991, in presenza di banchi di mucillaggine, non riuscimmo a rilevare con l'ecoscandaglio il relitto del piroscafo passeggeri austro-ungarico *Baron Gautsch*, affondato nel 1914 al largo delle Isole Brioni, che si eleva fino a ventisette metri dalla superficie da un fondale di quaranta metri, pur essendo ancorati sulla verticale. La posizione era da noi ben conosciuta, perché l'anno precedente avevamo localizzato ed identificato il relitto, in ottimo stato di conservazione, e su di esso il dottor Zagnoni aveva compiuto alcune immersioni.



*La testa di uno dei due siluri, sporgente dal suo tubo di lancio. (Foto degli Autori **)*

Quando, per lavoro, mi trovavo in navigazione in quella zona, facevo mettere in funzione le apparecchiature di bordo per la ricerca subacquea, che stimo di aver impiegato complessivamente per almeno 48 ore in un'area di appena 4 miglia quadrate, posizionando in carta il punto di ogni dettaglio del fondo, avendone rilevato la posizione con il G.P.S.⁽¹⁶⁾

Nel corso dell'inverno 1992 avevamo fornito ad un amico subacqueo di Jesolo il punto che ritenevamo più probabile circa l'ubicazione del relitto, confidando, data la sua conoscenza dei pescatori locali, di riceverne aiuto.

Alla fine dell'estate del 1992, mentre mi trovavo a bordo di una piattaforma impegnata in ricerche geofisiche dei fondali in Tirreno, ricevetti comunicazione telefonica dall'amico sub, che, assieme ad un pescatore dilettante, un medico padovano, aveva individuato a poca distanza dal punto da noi fornito, una piccola afferratura, ricca di pesce, e che, immergendosi, aveva individuato un ammasso di rottami e due siluri.

Mi raccomandavo che la notizia non venisse divulgata, ricevendone ampie assicurazioni.

Devo a malincuore precisare di aver rilevato in precedenza l'afferratura in oggetto, ma che né io, né il dottor Zagnoni ritenemmo di controllare in immersione

(**) Le foto delle pagine successive sono state scattate dagli Autori.

(16) G.P.S.: sistema di radio posizionamento per la navigazione che utilizza una rete di satelliti orbitanti. La triangolazione ottenuta dal computer che gestisce l'apparato di un'apparecchiatura professionale può garantire, nella determinazione del punto, un margine di errore inferiore a 9 metri.

gli ostacoli rilevati di modeste dimensioni, reputandoli scogli. Si cercava infatti un'unità, che seppur piccola, aveva una lunghezza di 42 metri.

Sopralluoghi sul relitto

Il 24 ottobre 1992 ci si recava in zona, potendo così compiere la prima immersione sul relitto, che si rivelava essere quello cercato.

Lo scafo, situato a dodici miglia dalle dighe del Lido, è posato diritto sul fondale sabbioso, a circa un miglio e mezzo dal punto presunto dell'affondamento, ed è interrato fino all'originaria linea di galleggiamento; fasciame ed ossatura dell'opera morta e della coperta sono state aggredite dalla corrosione, dovuta alla permanenza di 78 anni in mare, in modo tale che non se ne rilevano più tracce. Sono invece ben riconoscibili caldaie e macchine, che si elevano solamente per 1,80 m dal fondo, coprendo un'area non più vasta di 12×4 m. Solamente le singole parti in bronzo sono integre ed in ottimo stato di conservazione, ma sparse attorno al relitto, trascinate fuori dalle reti a strascico, ed in parte insabbiate.

Il cannone da 57 mm con il suo affusto ed i due siluri, contenuti nei tubi di lancio, si presentano in buone condizioni, totalmente separati dallo scafo. Abbiamo individuato i resti della torretta di governo di prora di cui è riconoscibile il basamento a sezione circolare; fianchi e cielo della torretta si sono dissolti, lasciando cadere nella sabbia gli oblò rettangolari a battuta ricurva.

Con lavoro più da archeologo che da subacqueo, nel corso dell'inverno abbiamo individuate, e poi recuperate, coperte di detriti, la macchina servomotrice del timone, originariamente a paratia della torretta, assieme alla ruota del timone, danneggiata dall'esplosione, e parti della chiesuola.



Parti della chiesuola.



La ruota del timone.

Il fanale di via di dritta è stato rinvenuto e recuperato integro, mentre i frammenti di quello di sinistra sono stati trovati a distanza.

Attorno allo scafo si estende un campo di rottami semi sommersi dalle sabbie, e perciò ben conservati: oggetti di uso quotidiano, resti di servizi di mensa e di cucina, attrezzi, strumenti e pezzi meccanici che solo la buona conoscenza dei piani di costruzione ci consente di riconoscere, separati come sono dalle loro sistemazioni originarie. L'identificazione del relitto è stata comunicata all'Ufficio Storico e tutto il materiale recuperato è a disposizione per le destinazioni che verranno considerate più opportune. L'attuale Direttore dell'Ufficio Storico, ammiraglio di divisione Renato Sicurezza, manifestando il suo interesse per un eventuale recupero delle armi, ha disposto perché il relitto venisse ispezionato da personale della Marina Militare. L'11 maggio del corrente anno assieme agli specialisti del Nucleo S.D.A.I. di Ancona, al comando del sottotenente di vascello Luigi Biasi, ci siamo

imbarcati presso l'arsenale di Venezia sul *Castagno*, uno dei cacciamine che aveva partecipato alle operazioni di sminamento al termine della Guerra del Golfo, ed alle 11.30 si è dato fondo a fianco del relitto. Durante l'immersione, alla quale abbiamo partecipato assieme agli uomini dello S.D.A.I. e ai sommozzatori di Nave *Castagno*, alcuni dei quali avevano preso parte al recupero dei resti dell'equipaggio e della torretta del sommergibile *Sciré* ad Haifa, è stato realizzato un significativo filmato, ed è stata confermata la facilità di un eventuale recupero sia dei siluri sia del cannone.

Per concludere, va evidenziato come il ritrovamento dello scafo della 5 PN acquisti maggiore importanza se messo in rapporto al più vasto contesto storico appartenente alle vicende della Grande Guerra, sulle quali qualche piccola verità viene alla luce ancora oggi.

Se i luoghi dei grandi scontri terrestri, le montagne e le campagne, hanno probabilmente rivelato nel corso del tempo ogni aspetto circa gli eventi bellici accaduti nel contesto del territorio, il mare conserva ancora gelosamente questi segreti, che pochi riescono a valicare. Riesce altresì difficile pensare che tali simulacri si trovino a poche miglia di distanza dalle spiagge più frequentate dell'Adriatico; eppure la torpediniera 5 PN è sempre lì, a quasi ottant'anni dalla sua tragica fine; sono pure nel loro sito i resti della nave *Amalfi* ed altri ancora, divenuti ormai



11 maggio 1993. Il cacciamine CASTAGNO in Arsenale a Venezia poco prima della partenza.

Recupero del cannone della torpediniera 5 PN, effettuato dall'equipaggio della nave Moto Trasporto Fari PONZA.





Oblò della torretta della 5 PN.

parte integrante del fondale marino, monito perenne di avvenimenti che hanno mutato il corso della storia.

Spiace evidenziarlo, ma rimarrà sempre il danno storico arrecato dai vari recuperi effettuati intorno agli anni Cinquanta e Sessanta in alto Adriatico, dei sommergibili *Medusa*, *Jalea* ed *U 20*, a suo tempo mezzi insidiosi e testimonianze subacquee di audacia ed eroismo. Ora alcune pertinenze degli stessi si trovano esposte in musei navali all'attenzione delle scolaresche e di vari visitatori che, per la maggior parte, poco conoscono delle esperienze umane di vita e di morte che sono strettamente connesse a questi reperti polverosi.

Nessuno, osservando tali singoli elementi, può immaginare l'avventu-

ra del torpediniere silurista Arturo Vietri dello *Jalea* oppure la tragica lotta per la vita del capo elettricista Paolo Modugno del *Medusa* ed ancora i disperati tentativi effettuati dai marinai dell'*U 20* di individuare una via di scampo.

Ecco perché appare necessario che sia solo il mare l'unico custode dei suoi segreti: quel mare che ha conservato fino a noi, quasi nella sua interezza, la torpediniera 5 PN, la cui vicenda non fa che accrescere sempre più sotto il profilo storico, l'importanza dell'alto Adriatico; e che può essere reso meta di studio e di tutela per quanti appassionati, marinai e ambientalisti, ritrovano in esso i propri obiettivi.

DANILO PELLEGRINI
PIERPAOLO ZAGNONI

