

L'AFFONDAMENTO DELLA SMS *VIRIBUS UNITIS*: UN FATTO MILITARE O POLITICO

ACHILLE RASTELLI
Milano

CDU 94(100)°1918°:355.46(497.5Pola)
Saggio scientifico originale

RIASSUNTO: All'alba del 1 novembre 1918 affondava nella rada di Pola la nave da battaglia Viribus Unitis, colpita da un mezzo insidioso, la Mignatta, condotto da due ufficiali della Regia Marina italiana, Raffaele Rossetti e Raffaele Paolucci. Negli anni successivi nacque una discussione sulla necessità bellica di questa azione, considerando il fatto che erano in corso le trattative di resa fra l'Impero austro-ungarico, in via di disfacimento e il Regno d'Italia. In effetti l'operazione era progettata da tempo, ma l'accelerazione alla sua realizzazione pare sia stata imposta da motivi interni alla Regia Marina sia da motivi politici più generali: infatti la flotta austro-ungarica risultava essere diventata far parte di un non ancora costituito Regno dei Serbi, Croati e Sloveni. Se il Regno di Serbia era un alleato durante la guerra, gli altri due popoli risultavano far parte dell'Impero austro-ungarico, per cui nazionalità sconfitte e questo "passaggio di proprietà" appariva come un tentativo di sottrarre la flotta della nazione sconfitta al suo destino di preda bellica italiana. Questa ricerca intende fare un po' di chiarezza, grazie anche a nuovi documenti trovati all'Ufficio Storico della Marina Italiana, su questa controversia che, sebbene vecchia di 90 anni, non è mai stata affrontata in modo esauriente.

La fine di una flotta

Con l'Impero austroungarico che andava in pezzi alla fine della Prima guerra mondiale, il 16 ottobre 1918 l'imperatore Carlo d'Asburgo aveva emanato un proclama che offriva la trasformazione della Duplice Monarchia in stato federale. Fra i provvedimenti annunciati era prevista la cessione della Imperialregia flotta ad una delle componenti del nuovo stato federale, cioè i Croati e gli Sloveni.

Si trattava di un escamotage per evitare la cessione della flotta ai vincitori e un tentativo di tenere legati a sé Sloveni e Croati, ma fu un boomerang perché contribuì a portare al distacco di questi popoli dal morente Impero. La partecipazione dell'Austria alla guerra subacquea fuori dall'Adriatico cessava dal 17 ottobre, mentre l'esercito continuava la ritirata dall'Albania, evacuando San Giovanni di Medua il 23 ottobre, ma



La Viribus Unitis in una foto d'anteguerra

già da questo giorno gli ufficiali della flotta avevano notato gli effetti negativi del proclama imperiale sulla disciplina dei marinai con una vasta richiesta di ritorni a casa e con la formazione di comitati nazionali. Le forze dell'Intesa avevano, pare, solo una vaga conoscenza di cosa avveniva sull'altra costa dell'Adriatico, tuttavia, durante il controllo del traffico radio gli Inglesi intercettarono alle 8,50 GMT (Greenwich Mean Time) del 31 ottobre e ascoltarono attenti un segnale in chiaro dalla nave ammiraglia *Viribus Unitis* a Pola che ordinava a tutte le navi di prepararsi ad issare la "bandiera croata" sull'albero maestro alla ricezione dell'ordine. Il messaggio era firmato "Comitato Centrale" e quando una nave in viaggio chiese "Chi è il Comitato Centrale?" la risposta fu "Siamo noi"¹.

Per tutta la giornata gli Inglesi ascoltarono segnali indicanti che gli Jugoslavi stavano assumendo il controllo della flotta e ascoltarono anche il messaggio d'addio dell'ammiraglio Horthy seguito da un triplice hurrà lanciato da un operatore radio, forse croato. L'ignoto ufficiale inglese

¹ Le informazioni sulle intercettazioni inglesi sono prese da Paul G. HALPERN, *The naval war in the Mediterranean 1914-1918*, Naval Institute Press, Annapolis, 1987.

addetto alle informazioni aveva il senso della storia e annotò: “Forse per l’ultima volta nella storia un ammiraglio austriaco ha firmato con il tradizionale K.u.K.”².

In effetti, in seguito ad un ordine dell’Imperatore, l’ammiraglio Horthy aveva girato in proprietà la flotta e tutte le sue pertinenze al Consiglio Nazionale degli Slavi del sud a Zagabria. Tutti gli ufficiali e marinai che non erano Croati o Sloveni erano liberi di tornare a casa, benché Horthy chiedesse a quelli che non sarebbero restati nella nuova flotta di restare al loro posto almeno nel periodo di transizione.

Il Capitano di Vascello Janko Vuković de Podkapelski fu nominato comandante provvisorio della flotta jugoslava e alle 16,45 del 31 ottobre 1918 Horthy cedette il comando, ammainò la bandiera austriaca mentre veniva issata al tramonto la bandiera jugoslava, salutata da 21 colpi di cannone. Gli Austriaci presenti soffrirono a vedere la scena mentre i Croati e gli Sloveni esultavano e quella notte, per la prima volta dall’inizio della guerra, le navi nella rada di Pola furono illuminate.

In effetti erano tutti fuori della realtà e non avevano ancora fatto i conti con gli Italiani.

I tentativi di forzamento della base di Pola

Fin dall’inizio della guerra, la Regia Marina aveva ipotizzato un forzamento di Pola, ma il fallito tentativo del sommergibile francese *Curie*, rimasto impigliato il 24 dicembre 1914 nelle reti difensive della base, avevano consigliato la prudenza, la necessità di studiare a fondo l’operazione e in particolare i mezzi da impiegare.

Il primo tentativo serio fu fatto nel 1918 con i quattro mezzi navali denominati “tank marini”, progettati dall’ingegner Bisio della Svan di Venezia e dal colonnello del Genio Navale Pruneri.

Furono costruite 4 unità di questo tipo: *Cavalletta*, *Pulce*, *Locusta*, *Grillo*, le quali furono comandate dai tenenti di vascello Speziale, Da Zara, Castellani, Pellegrini³.

² Kaiserliche und Königliche.

³ Questi barchini erano provvisti di due catene Galles continue munite di ganci, che servivano ad aggrappare il mezzo alla ostruzione ed a farlo progredire su di essa. Il motore di propulsione poteva essere sgranato dall’elica ed accoppiato con l’asse motrice delle catene. Una opportuna variazione

Il primo impiego di questi mezzi non dette però quei risultati che si erano sperati, a motivo di ben comprensibili incertezze organizzative in azioni sulle quali non si aveva allora alcuna precedente esperienza. Furono eseguiti ben cinque tentativi di forzamento della base di Pola, tutti senza successo. Il primo tentativo effettuato nella notte fra il 12 e il 13 aprile vide l'affondamento dei mezzi *Cavalletta* e *Pulce* prima di avere affrontato le difese della base, in maggio il *Grillo* cercò quattro volte di forzare la base, ma al quarto tentativo, dopo avere superato quattro delle cinque linee di ostruzione, fu scoperto e affondato. I quattro operatori furono catturati.

Nello stesso periodo maturò il progetto di impiegare la vecchia corazzata *Re Umberto* in un forzamento della base di Pola e, per comandarla nell'ardita operazione, fu designato il capitano di vascello Alessandro Ciano, fratello dell'ispettore dei Mas Costanzo, il quale avrebbe in ogni caso preso parte all'operazione in quanto i Mas avrebbero dovuto penetrare all'interno del porto nemico. A Venezia ebbero luogo le modifiche per renderla idonea al forzamento di Pola⁴. Il piano prevedeva che l'azione si sarebbe svolta in un periodo senza luna e il momento prescelto fu la notte del 31 dicembre 1918. La *Re Umberto* sarebbe partita il medesimo giorno da Venezia accompagnata dai Mas incaricati di penetrare all'interno della base nemica, mentre la scorta sarebbe stata assicurata da torpedi-

dell'assetto longitudinale del mezzo, ottenuta con opportuno spostamento di pesi da prora a poppa facilitava la manovra di scavalco delle ostruzioni. Questo mezzo era ritenuto adatto a superare una ostruzione del tipo allora in opera nella rada di Pola in 2 minuti e 40 secondi.

⁴ Le modifiche prevedevano la demolizione delle sovrastrutture, compreso il ponte volante, l'abbassamento dei fumaioli e il loro blindamento alla base, la rasatura delle maniche a vento e delle plance, l'applicazione alle murate di controcarene esterne in cemento e con lo stesso materiale sarebbero stati rivestiti il torrione di comando, il tubo corazzato per la trasmissione degli ordini e una ridotta che avrebbe ospitato dieci bombarde da 240 mm a prora. Tutte le superfici esposte al tiro sarebbero state protette; i locali interni, i doppioponti, i depositi sarebbero stati riempiti di sughero coagulato e le paratie più soggette a possibili irruzioni d'acqua sarebbero state rinforzate con puntelli a squadra. La carena, oltre ad essere protetta dalle controcarene in cemento, avrebbe ricevuto difese per le eliche e, a prora, lo sperone avrebbe avuto una lama a sega sopra e sotto di esso e ai suoi lati altre lame a funzionamento automatico adatte al taglio di cime e ostruzioni. L'armamento sarebbe stato costituito dalle dieci bombarde già citate, la cui funzione iniziale sarebbe stata quella di tentare la distruzione o comunque il danneggiamento delle ostruzioni prima che fossero investite dallo sperone, dopodiché avrebbero concorso, con numerose mitragliatrici, a colpire le batterie costiere. Inoltre, per dare alla *Re Umberto* la possibilità di attaccare anche le navi nemiche presenti nella base, essa avrebbe potuto contare su sei tubi lanciasiluri per lato. Nel caso si dovesse autoaffondare la nave, furono previste modifiche nei locali macchine per rendere più rapida l'immissione d'acqua e per lo stesso scopo venne anche studiata la sistemazione di una carica d'esplosivo dotata di comando elettrico e di spoletta a tempo. Infine, per consentire all'equipaggio, reclutato fra i reparti della Regia Marina che operavano sul basso Piave, di abbandonare in fretta la *Re Umberto* in caso d'affondamento, sarebbero state sistemate lungo i fianchi dell'unità numerose biscagline arrotolate.

niere e caccia scaglionati in profondità. Un Mas avrebbe preceduto la formazione e, incrociando presso Punta Peneda, avrebbe indicato con una luce oscurata ad imbuto l'esatta rotta di sicurezza per attraversare i campi minati disposti dagli Austriaci a protezione di Pola. L'attacco alla base sarebbe cominciato poco prima dell'alba e all'inizio la *Re Umberto* avrebbe aperto il fuoco con la batteria di bombarde sistemata a prora contro le ostruzioni e nello stesso tempo, per facilitare l'uscita dal porto dei Mas al termine dell'azione, avrebbe gettato in mare lungo la sua rotta delle piccole boe dotate di fanale rosso o verde a seconda del fianco.

La vecchia unità, dopo aver colpito gli sbarramenti, avrebbe dovuto spezzarli con il proprio sperone dotato di lame e poi sparare con le bombarde e le mitragliatrici contro le postazioni d'artiglieria che sorgevano all'imboccatura della base. Infine, avrebbe attaccato la nave da battaglia austriaca più vicina alle ostruzioni e, se ancora in grado di muoversi, tentare di guadagnare il mare aperto oppure autoaffondarsi. I Mas nel frattempo, entrati nel porto attraverso il varco aperto dalla *Re Umberto*, avrebbero silurato il maggior numero possibile di navi avversarie e, nel caso che l'unità comandata da Ciano fosse stata affondata, il Mas sopra il quale era imbarcato il fratello Costanzo insieme a un'altra silurante avrebbe provveduto a recuperare i naufraghi. Tuttavia anche questo progetto per forzare Pola che, se attuato, avrebbe di certo suscitato grosso scalpore, non poté avvenire per il sopraggiungere dell'armistizio; la *Re Umberto* fu riconvertita in nave trasporto truppe e servì in seguito con questo ruolo in Adriatico, venendo infine radiata nel 1920⁵.

Forse la missione fu annullata per l'avvicinarsi dell'armistizio, mentre la stessa notte, nonostante fossero in corso le trattative armistiziali dal 30 ottobre, fu compiuta l'azione di Rossetti e Paolucci. In mancanza di documentazione su queste valutazioni tattiche, si possono solo avanzare delle ipotesi: la prima è una scelta di tipo politico, in altre parole era venuta meno la necessità militare e aveva avuto la prevalenza per una decisione tale da influenzare il tentativo da parte degli slavi di impadronirsi della flotta ormai ex austro-ungarica. L'altra ipotesi è che Costanzo Ciano volesse riservare per sé l'onore dell'ultima operazione bellica, ma di questa eventuale decisione non esiste traccia ed in ogni modo l'azione ebbe luogo nelle circostanze che vedremo.

⁵ Marco GEMIGNANI, "I Mas nel primo conflitto mondiale", in Alessandro MASSIGNANI e Achille RASTELLI, *La Guerra navale 1914-1918*, Rossato, Valdagno, 2002.

L'azione della Mignatta

La Torpedine Semovente Rossetti (o *Mignatta*) era stata realizzata in due esemplari (*S1 - S2*) nell'arsenale di Venezia tra la primavera e l'estate del 1918 su progetto del Capitano del Genio Navale Raffaele Rossetti. Per questa realizzazione Rossetti era partito da un siluro del tipo B 57 per poi scegliere come base un siluro tedesco G 7. La *Mignatta* era lunga 8 metri ed il corpo cilindrico aveva un diametro di 600 mm; era mossa dalla macchina ad aria fredda di costruzione "Schneider" cui erano state calettate due eliche quadripala. L'aria compressa contenuta nel serbatoio, posto all'incirca al centro dell'arma, alla pressione di 250 atmosfere, poteva venire ridotto alla pressione di 130-150 atmosfere e consentiva una autonomia di circa 10 miglia alla velocità di 2 nodi. L'apparecchio era dotato di due cariche di alto esplosivo, messe a punto dal chimico Dottor Tonegutti, di forma cilindrica in lamierino di acciaio, contenenti ciascuna 175 kg di tritolo e dotate di spolette ad orologeria con una regolazione massima di 6 ore. Le due cariche erano sistemate una dopo l'altra a proravia del corpo centrale e quella anteriore era provvista di una specie di ogiva troncoconica per facilitare l'avanzamento in acqua del mezzo. Il corpo centrale, rivestito di doghette di legno fermate da numerose cerchiature in rame, conteneva il grosso serbatoio dell'aria compressa.

A poppavia del corpo centrale, era collegata una sezione troncoconica che conteneva la macchina e una piccola cassa esauribile, a mezzo d'aria compressa, per il controllo dell'assetto longitudinale. L'apparecchio era sprovvisto di timone: per modificare la direzione di marcia i due operatori dovevano provvedere ad aumentare la resistenza all'avanzamento sul lato verso cui volevano accostare, protendendo in fuori braccia e gambe. Unico comando per la propulsione era la chiave della valvola di registro per aprire, chiudere o regolare l'afflusso dell'aria compressa dal serbatoio alla macchina. Un congegno di autodistruzione, costituito da una piccola carica con congegno ad orologeria, era sistemata nella sezione poppiera.

Gli operatori potevano sedere a cavalcioni del semovente, uno dietro l'altro, ma in tale configurazione, quando in moto, l'apparecchio assumeva un assetto alquanto appoppato e il secondo uomo si trovava immerso sin quasi al collo. Per questa ragione, gli operatori preferivano farsi trascinare dal semovente stando in acqua sui due lati, trattenendosi ad apposite maniglie fissate al corpo centrale. Per il collegamento delle cariche al

bersaglio era previsto un sistema a calamita o elettromagnetico, da cui il nome di “Mignatta”, anche se nel corso dell’azione che portò all’affondamento della *Viribus Unitis*, la carica venne assicurata anche con uno spezzone di cima.

Quando i prototipi arrivarono ad uno stato avanzato, la Regia Marina fece in modo di creare la squadra di operatori, associando a Rossetti l’ufficiale medico Raffaele Paolucci, ottimo nuotatore e iniziarono così quattro mesi di addestramento.

Per vedere come si svolse l’azione è necessario esaminare per prima cosa la relazione ufficiale di Raffaele Rossetti.

L’operazione che ebbe per risultato l’affondamento della Viribus Unitis nel porto di Pola il mattino del 1° novembre c.a.⁶ si svolse nell’ultima sua parte come si è detto appresso.

I diversi tempi indicati in questo rapporto cronologico furono per la massima parte accertati dal sottoscritto mercé l’orologio tascabile a quadrante luminoso che ciascuno dei due operatori portavano seco, chiuso in apposita custodia stagna con vetro. Quelle che non furono accertate sono interpolate fra le altre e accompagnate dall’indicazione: circa.

Ore 22,13 del 31 ottobre: viene mollato il cavo di rimorchio che unisce l’apparecchio speciale al Mas 95. Già da qualche minuto gli operatori sono al proprio posto sull’apparecchio ed hanno constatato e comunicato al Comandante Ciano che tutto è in ordine.

La pressione d’aria nel serbatoio è di 250 atmosfere, superiore ad ogni altra dei precedenti esperimenti preliminari. Lo stato d’animo e le condizioni fisiche dei due operatori sono molto favorevoli. Lasciamo il Mas 95 sulla nostra sinistra salutando a voce moderata: Viva il Re. Io dirigo secondo le informazioni ricevute, a mezza via tra il fanale sempre acceso del posto di vedetta di Capo Compare e un fanale situato molto a sinistra di questo e che si ritiene situato a Punta Cristo. La fosforescenza è estremamente accentuata: questo fatto ci obbligherà poi, nel corso dell’operazione in acque vigilate, a tenere una velocità sensibilmente inferiore a quella prestabilita di circa due nodi.

Ore 22,30: raggiungiamo l’ostruzione estrema della diga, in posizione forse un poco a sud di quella indicataci nel grafico delle istruzioni. Questa ostruzione, come era noto, è costituita da lunghi travi collegati alle teste da

⁶ Rossetti ha steso il rapporto nel dicembre 1918.

*lunghe tratti di cavi d'acciaio della lunghezza di circa 2 metri. Grossi gavitelli disposti a lunghi intervalli assicurano la posizione dell'insieme rispetto alla diga. Disponiamo l'apparecchio parallelamente alla diga di travi e cominciamo ad accompagnarlo lungo questa valendoci del braccio destro che fa presa sui travi stessi e sulle loro sporgenze. Si avanza così lentamente per oltre un quarto d'ora durante il quale intervallo si accende una volta il proiettore di Capo Compare e ci illumina nella normale ispezione allo specchio d'acqua e alle ostruzioni esterne. Il proiettore non si accende poi più durante la nostra permanenza nello specchio d'acqua esterno alla diga. A un certo tratto del percorso i travi della diga esterna delle ostruzioni si trovano immersi e ci sottraggono così la loro guida, metto in lento moto il motore ed avanziamo verso dritta nell'intento di raggiungere la fila interna delle ostruzioni o qualcuna delle diagonali interposte. Raggiuntala, riprendiamo il trascinarsi a mano e a motore alternativamente, perché qua e là si rinnovano gli sprofondamenti dell'ostruzione; per non perdere tempo seguiamo infine sempre con il motore a lento moto. Durante questa manovra sulla nostra sinistra cioè verso il largo, la sagoma di un sommergibile ad una sola torretta che in completa emersione ed in perfetto silenzio ed oscuramento dirige nel senso di allontanarsi dal porto, passando tra l'ostruzione e la **motobarca** (il grassetto è mio) che ci ha trasportato⁷. E' abbastanza vicino a noi perché io possa riconoscerlo distintamente come ombra contro il cielo, lo faccio osservare al Dr. Paolucci.*

Ore 23,15: notiamo distintamente una luce rossa che s'accende a tratti e si sposta parallelamente alla diga. Riteniamo si tratti di una barca di vigilanza posta nello spazio tra la diga e l'ostruzione esterna, la presenza di questa vigilanza non può preoccuparci perché noi seguiamo l'ostruzione esternamente allo spazio predetto.

Ore 23,45: giungiamo in prossimità della diga a circa 100 metri da questa, dopo aver percorso la seconda diagonale a partire da quella esterna. Il Dr. Paolucci, da me invitato, si allontana in esplorazione verso la diga e ritorna dopo qualche minuto dicendo che si può proseguire; durante questa sosta noto che la corrente, piuttosto sensibile, è diretta verso nord lungo la costa. Proseguiamo sino a contatto della diga e, disposto l'apparecchio parallelamente ad essa, noi interposti tra l'apparecchio e la diga procediamo col favore

⁷ Probabilmente era uno dei sommergibili tedeschi che lasciavano la base di Pola.

della corrente tenendoci solo con una mano alla diga stessa che, per essere costituita da blocchi di calcestruzzo semplicemente sovrapposti lungo all'altro, offre buona presa. Visto che tutto procede regolarmente ma con soverchia lentezza, metto in moto lento il motore. Giudico non imprudente il far questo, nonostante l'accentuarsi della fosforescenza col crescere della velocità perché la diga, così come è costruita con interruzioni tra i blocchi, non si presta ad essere percorsa nella notte da una sentinella lungo il suo margine esterno, noi ci troviamo quindi in un settore morto rispetto all'eventuale vigilanza.

Ore 0,30: raggiungiamo, sempre in contatto con la diga, un gruppo di catene assicurate all'alto di questa e scendenti verso l'acqua, che giudico essere l'estremità della diagonale estrema dell'ostruzione esterna, ritengo perciò di essere a 200 metri circa dalla piccola apertura della diga.

Il Dr. Paolucci parte nuovamente solo lungo la diga per esplorare l'imboccatura, ritorna poco dopo e comunica che si può procedere, ciò che facciamo alle 0,45 circa nelle condizioni di prima, in prossimità dell'imboccatura, quando questa è ormai visibile, arresto il motore e procediamo a mano.

Ore 1 circa: raggiungiamo il margine dell'imboccatura, sempre in immediato contatto con la diga, questa va digradando verso tale argine ed è armata da un piccolo cannone, ritengo di circa 50 mm, sotto il quale passiamo a meno di cinque metri e che riconosciamo entrambi come ombra verso il cielo. Nonostante i nostri sforzi una forte corrente che proviene dall'interno della rada e che si compone con quella anzidetta e ci sospinge obliquamente verso il largo e verso l'estremità nord della diga. Metto in moto forte il motore e coadiuvato dal dr. Paolucci compio una larga evoluzione sulla sinistra raggiungendo di nuovo l'ostruzione della piccola apertura verso il mezzo di questa. Riscontriamo che l'ostruzione è costituita da più incrocicchiature di travi galleggianti collegati da cavi metallici con qualche punta sporgente qua e là al di sopra dell'acqua; accertato che l'ostruzione non è completata da rete subacquea decidiamo di far passare l'apparecchio al disotto dell'ostruzione passando noi al di sopra, ciò che si effettua in breve senza inconvenienti. Oltrepassata l'ostruzione proseguiamo in senso inverso molto lentamente a motore fermo parallelamente a questa in contatto con il suo margine interno fino a raggiungere nuovamente la diga, riconosciamo passando il posto della sentinella situato immediatamente sopra di noi in prossimità del cannone prima notato e proseguiamo ancora per pochi metri lungo la diga fino in

prossimità della prora di un rimorchiatore affacciato ad essa, a bordo del quale distinguiamo nettamente il fruscio dovuto al tiraggio mantenuto mercé un filo di vapore; distinguiamo pure, un poco più lontano disposto con la poppa alla diga, un grosso scafo guardaporto, quello indicato nel grafico allegato alle istruzioni. Decidiamo allora, di comune accordo, di dirigere verso l'interno del porto, ciò che facciamo dopo aver disposto l'apparecchio in direzione normale alla diga.

Ore 2 circa: raggiungiamo l'ostruzione interna disposta parallelamente alla diga, senza avere avuto occasione di notare nel nostro passaggio l'altra piccola ostruzione che, partendo da quella multipla della imboccatura del porto, viene ad unirsi alla diga sulla dritta del guardaporto.

L'ostruzione raggiunta è costituita da una fila di cilindri metallici disposti col loro asse verticale ed emergenti per circa 20 cm; i quali sostengono, a circa 60 cm sotto il livello del mare, un cavo metallico a cui è guarnita una rete. Data la distanza che corre tra i galleggianti e data la profondità a cui comincia la rete, riesce agevole di oltrepassare questa ostruzione, dietro la quale a distanza superiore a 10 metri se ne trova una seconda, e poi una terza, parallelamente alla prima e in tutto eguali ad essa, le quali vengono oltrepassate con la stessa facilità, salvo la perdita di tempo determinata dal fatto che tra la seconda e la terza fila si trova, a non più di 30 metri da noi, un battello ormeggiato, ciò che ci obbliga a procedere con la massima cautela e lentezza, contro la corrente uscente che continua a farsi sentire e che ci ostacola un poco.

Il senso di orientamento è perfetto, riconosco facilmente sulla sinistra di prua Valmaggione ed il massiccio roccioso prossimo a tale insenatura verso l'interno del porto. La bussola tascabile un momento estratta per controllo è piena d'acqua e non funziona. Oltrepassata la triplice ostruzione detta sopra procedo obliquamente rispetto a questa verso dritta, nella direzione in cui stimo si debba trovare l'ultima serie di ostruzioni che partendo dalla costa nord si sviluppa in direzione perpendicolare alla diga.

Le prime grandi navi appaiono appena distinte alla nostra dritta perfettamente oscurate. Col procedere avanti vengono poi anche in vista le tre navi più interne, completamente illuminate a luce bianca in coperta e negli alloggi i cui portellini di murata non sono oscurati.

Ore 3 circa: raggiungiamo ed oltrepassiamo senza alcuna difficoltà la triplice serie di ostruzioni in tutto eguale alla precedente, dirigo quindi sempre in perfette condizioni di orientamento, in modo da passare tra la costa nord e

la fila delle grandi navi, fila che percorriamo alla distanza di 200 metri sempre ostacolati dalla corrente uscente.

Data l'ora ormai avanzata della notte e la pressione di circa 120 atmosfere che sembra troppo scarsa per assicurare il ritorno alla motobarca (il grassetto è mio), decidiamo di comune accordo di proseguire fino alla nave ammiraglia il cui affondamento ci era stato indicato come particolarmente importante. Ad operazione eseguita si tenterà di prendere terra sulla costa nord e di là, dopo avere affondato l'apparecchio ed eliminato il vestito impermeabile si tenterà di raggiungere, in divisa di ufficiali italiani che portiamo sotto il vestito impermeabile, la località Fontane presso Rovigno dove, secondo il convenuto, una nostra motobarca ci attenderà nelle notti dal 2 al 7 novembre.

*Durante il percorso lungo la formazione, che si effettua regolarmente salvo l'incidente di cui si dirà tra breve, elimino e lascio affondare perché riscontrato inattivo il piccolo accessorio che era stato sistemato all'ultimo momento e che era destinato ad assicurare un facile ormeggio dell'apparecchio propulsore nel caso in cui fosse possibile avvicinare con esso la nave da colpire. Per eliminare questo accessorio è necessario sfoderare il coltello pugnale di cui sono munito; essendosi poi perduto con questa operazione il fodero del coltello pugnale, sono costretto a liberarmi da questo infiggendolo nel rivestimento di legno dell'apparecchio. Mi soffermo su questo particolare perché esso spiega la lunga durata della mia permanenza sotto il bordo della *Viribus Unitis* come dirò appresso.*

Sempre durante questo percorso si verifica un incidente che per poco non interrompe definitivamente l'operazione, rendendo inutili tutti gli sforzi tenacemente sostenuti per giungere al compimento di essa. Si verifica infatti, senza causa apparente, un graduale affondamento dell'apparecchio specialmente nella parte poppiera dove io mi trovo. Molto impressionato per il fatto cerco invano di contrastare l'affondamento coll'incrocicchiare le gambe al di sotto della poppa e coll'accelerare il moto, mentre cerco di aprire la valvola destinata a fare entrare aria nella camera di assetto poppiera. Questo provvedimento rimane senza utile effetto, riscontro infine dopo breve ma affannosa ricerca che la valvola di allagamento della camera poppiera è aperta, non so spiegarmi il perché, richiudo la valvola e rimessa aria nella camera di assetto l'apparecchio ritorna nelle condizioni normali. È questo senza confronto il minuto più intensamente emozionante di tutta l'operazione.

La navigazione procede lentamente ma regolarmente fino alle 4,30 pre-

cise, ora in cui ci troviamo esattamente di prora della Viribus Unitis, l'ultima delle sei navi della formazione; arrestato il motore alla distanza di circa 100 metri in direzione della prora della nave, mi porto alla estremità anteriore dell'apparecchio e metto in attivazione la prima arma. Dalle 4 ½ si contano quindi i tempi per la successiva esplosione, l'arma è regolata dalla partenza per 4 ore, tale regolazione è perciò da cambiare prima di affondare l'arma.

Dalle 4 ½ alle 4 ¾ circa procedo alle manovre pel distacco dell'arma dal propulsore, mentre la corrente ci fa scendere parallelamente alla nave sul lato dritto di questa, alla distanza di circa 60 metri. Essendo nel frattempo scaduti troppo verso poppa facciamo girare su sé stesso l'apparecchio agendo su di esso e rimesso in moto lentissimo il propulsore, ci riportiamo verso la prua della nave fino in prossimità dell'asta di posta, a circa 25 metri dal fianco dritto. In questa posizione, dopo un altro breve spostamento a motore fermo per effetto della corrente, distacco l'arma e la sospingo nuotando fino a contatto dello scafo.

La nave, perfettamente illuminata a luce bianca, come ho detto, dà segno della consueta attività di vita delle navi ferme durante la notte: qualche voce sulla plancia pure illuminata, qualche passo in coperta. Il punto al quale mi avvicino è situato nell'intervallo tra il secondo e il terzo cannone da 150 a cominciare dalla poppa, ciò che corrisponde approssimativamente al locale delle motrici principali, posizione conveniente per ottenere un sicuro effetto di affondamento. Mi accingo subito a far uscire dall'arma, alla quale è assicurata da una cordicella che deve essere allentata o tagliata, il congegno destinato ad unire l'arma stessa allo scafo; ma il nodo è intricato ed il coltello non è più a mia disposizione perché rimasto infisso sull'apparecchio, come ho detto. Mi occorre quindi molto tempo per sciogliere il nodo, operazione resa più difficile dal fatto che la cordicella è bagnata e le mani intirizzite, riesco infine dopo circa 20 minuti a sciogliere il nodo, attaccare l'accessorio alla murata e assicurarlo anche, per maggior precauzione, ad una fune che trovasi in quel punto assicurata alla nave. Durante questa operazione risuona a bordo alla 5 ¼ circa un lungo segnale di tromba, seguito a breve intervallo di tempo dal graduale risveglio della nave, scarico di ceneri fuori bordo vicino a me; altri passi in coperta, è urgente completare l'operazione, modifico la regolazione dell'arma a due ore (quindi esplosione dell'arma alle 6 ½), distacco la fascia di tela e sughero che assicurava il galleggiamento dell'arma e lascio affondare quest'ultima. Sono le 5 ½ precise, mi allontano dalla nave nuotando il più velocemente possibile perché già il cielo benché molto annu-

volato comincia a dare verso oriente un lieve cenno del prossimo albeggiare ed io non so se mi sarà possibile di riprendere contatto con l'apparecchio o se dovrò nuotare fino a terra per tentare di raggiungere il punto di ritrovo convenuto con Comandante Ciano, riesco invece ben presto a distinguere sulla mia dritta il Dr. Paolucci e l'apparecchio a circa 50 metri dalla nave ed a raggiungerlo. Ripreso il comando dell'apparecchio accelero l'andatura di questo correndo parallelamente alla nave, verso prua, nell'intendimento di allontanarmi da questa e indi raggiungere al più presto la costa nord secondo il progetto stabilito.

Ritengo che la grande fosforescenza naturale, sempre notata nell'acqua durante tutta la prova (e messa in maggior evidenza dall'accelerata andatura dell'apparecchio) e il fatto che il personale sveglia in coperta doveva frattanto essere aumentato siano le cause determinanti del nostro avvistamento da parte della nave. Improvvisamente un proiettore si accende sulla plancia e dirige la sua luce verso di noi. Invano tentiamo per qualche minuto di passare inosservati colla immobilità quasi completa: il proiettore si mantiene fisso su di noi che procediamo ora a moto lento e perché nessun colpo di fuoco segue al nostro avvistamento comprendiamo che in breve una imbarcazione si avvicinerà a noi. Il Dr. Paolucci situato a prora prende l'iniziativa di attivare la seconda arma ed io procedo all'apertura delle due valvole di affondamento. Così mentre un motoscafo si avvicina da poppa della nave, lasciamo l'apparecchio libero avanzante a lento moto e affondato, coll'arma in condizione di esplodere e distruggerla. La nostra missione è finita.

La motobarca ci raggiunge e, trascurando l'apparecchio nostro, ci raccoglie a bordo, sono le 5,45. Ci riconoscono come Italiani e ci portano dalla scala di sinistra della nave. Siamo accolti in capo alla scala da un gruppo di marinai; noi sentiamo il dovere di gridare: Viva l'Italia!. Il nostro grido, contrariamente alla previsione, è accolto con dimostrazione piuttosto cordiale e curiosa anziché ostile. Riconosciamo con sorpresa sui berretti dei presenti i nuovi distintivi Jugoslavi. Ci viene chiesto in dialetto veneto come siamo arrivati, noi rispondiamo, secondo il suggerimento avuto dal Comandante Ciano, di essere scesi in acqua da un idrovolante e di averlo quindi affondato, Intanto veniamo scortati verso poppa, la nostra incertezza sul da farsi si precisa, in parte almeno in conseguenza della benevola accoglienza ricevuta e della mutata nazionalità della flotta; dopo breve scambio di idee fra noi due domandiamo di parlare al Comandante per una comunicazione importante e urgente; sono le 6 quando il Comandante chiamato accoglie me nel suo

alloggio, gli presento il pugnale del Dr. Paolucci, rimasto in mia mano e gli comunico che la nave corre un grave ed immediato pericolo. Il Comandante mi chiese in che consiste tale pericolo e se altre navi si trovino nelle stesse condizioni. Rispondo non poter rivelare in che consista il pericolo e che nessuna altra nave è nelle stesse condizioni. Il Comandante si impadronisce del suo collarino di salvataggio ed esce subito dal suo alloggio ordinando a tutti i presenti ad alta voce in lingua tedesca di lasciare la nave, noi lo seguiamo quindi in coperta dove egli ripete ad alta voce il suo ordine che è immediatamente seguito alla spicciolata dei presenti mentre io chiedo al Comandante il permesso di allontanarmi anch'io insieme al Dr. Paolucci. Ci è consentito e noi scendiamo dalla scala di dritta e ci allontaniamo verso poppa seguendo la lieve corrente con un nuoto reso lento dal grande numero di vestiti che portiamo addosso. Passano intanto a nuoto marinai della nave ed imbarcazioni cariche di parte dell'equipaggio, dalla nave si segnala con un proiettore alla vicina Tegetthoff dalla quale vengono dirette imbarcazioni di soccorso. Alle 6,20 circa un'imbarcazione si avvicina a noi e ci riporta al barcarizzo di dritta della Viribus Unitis dove una grande barca a remi attende una parte dell'equipaggio rimasto in coperta. Saliti a bordo veniamo accolti con parole di minacce ed atti concitati ma senza particolare violenza, perdo di vista per un breve tempo il Dr. Paolucci in mezzo alla calca che ci è intorno. Sembra che a bordo non credano più al pericolo da noi preannunciato. Un marinaio con un coltello, comincia a tagliarmi addosso il vestito impermeabile altri raccolgono alcuni oggetti rinvenuti nelle mie tasche interne. Mentre questi fatti si svolgono avviene l'esplosione, un tuono breve e smorzato, accompagnato da una notevole scossa a tutta la nave e da un pennacchio di spuma non molto alto lungo il fianco dritto, effetti esteriori assai lievi nel complesso, la nave però sbanda subito a dritta in modo piuttosto rapido, indi rallentato ma continuo. La maggior parte dei presenti si allontana subito da noi, altri ci sono intorno e minaccia di rinchiuderci a bordo. Il Comandante pochi metri lontano mostra di disinteressarsi della nostra sorte, io mi rivolgo a lui facendogli presente che la nostra condizione di belligeranti e l'operazione guerresca da noi compiuta debbono darci il diritto al rispetto delle nostre persone ed escludere un trattamento quale quello che ci viene minacciato. Il Comandante, apprezzando il carattere della mia protesta ci consente di nuovo di lasciare la nave e dà ordine in lingua tedesca ad una imbarcazione a remi trovantesi di poppa a sinistra a portata di voce di venire a raccoglierci. Io termino, nel frattempo, aiutato dal Dr. Paolucci di svestirmi dell'abito imper-

meabile rimastomi addosso completamente tagliato e che mi darebbe impedimento al nuoto e mi calo in acqua lungo una fune filata lungo il bordo sinistro a poppa. Raccolto insieme al Dr. Paolucci dall'imbarcazione, assisto così alla fine della nave, il cui sbandamento a dritta era continuato lentamente ma senza sosta. Arrivata l'acqua al bordo dritto essendo ancora la nave molto emersa, si verifica improvvisamente il capovolgimento, con impressionante rapidità. In pochi secondi della nave non emergono più che il largo piano del fondo di carena e le quattro eliche, in mezzo ad una cornice di fumo, di fiammelle di rottami. Una grande increspatura circonda tutta la nave. Un marinaio dell'imbarcazione ove noi ci troviamo esprime ad alta voce il suo dolore in modo commovente, tutti gli altri appaiono indifferenti. Dal momento dello scoppio al capovolgimento non sono trascorsi, se la mia valutazione non è errata, nemmeno dieci minuti.

Apprendo in seguito, con vero dolore, che il Comandante della Viribus Unitis, capitano di vascello Yanko Vucovich de Podkapelski, che ebbe sempre verso di noi il contegno più nobile che io potessi attendermi da un nemico leale, ebbe a rimanere ferito da un rottame staccatosi dalla nave dopo il capovolgimento, quando egli già nuotava in salvo; raccolto, moriva all'ospedale di Pola poche ore dopo.

Come si vede, è un testo molto chiaro e preciso.

A modifica di questa relazione ufficiale nel libro *La Marina Italiana nella Grande Guerra* (volume VIII *La vittoria mutilata in Adriatico*) è scritto che gli operatori portavano dei caschi a forma di fiasco⁸.

Dalla banchina del porto, dopo la cattura, i due incursori furono in seguito portati a bordo della vecchia corazzata *Habsburgh*, poi sulla corazzata *Tegetthoff* e infine sulla *Radetzky*, dove furono trattati abbastanza bene⁹. Il 5 novembre videro l'entrata in porto della corazzata *Saint Bon* e di altre navi fra cui la torpediniera *I6 OS* che il giorno dopo li riportò a Venezia.

Il 1° novembre a tre riprese (alle 8, alle 11 e alle 14) due coppie di idrovolanti cercarono di fare ricognizioni sul porto di Pola, ma impediti dalla nebbia furono costretti a rinunciarvi¹⁰.

⁸ Silvio SALZA, *La Marina Italiana nella Grande Guerra* (volume VIII *La vittoria mutilata in Adriatico*), Vallecchi, Firenze, 1942, p. 513.

⁹ *Ibid.*, p. 517.

¹⁰ *Ibid.*, p. 520.

Nel 1925 Rossetti pubblicò il libro *Contro la Viribus Unitis*¹¹ nel quale cambiano molte cose rispetto alla relazione ufficiale e altre vengono aggiunte.

In primo luogo emerge un contrasto di caratteri fra Rossetti e Paolucci che, pur collaborando per la riuscita della missione, non avevano alcuna simpatia fra loro. V'è anche una strana modifica: nella sua relazione, molto tecnica, Rossetti parla due volte di “motobarca” che li ha portati e anche del *MAS 95*; nel testo pubblicato la motobarca diventa prima un motoscafo e poi il *MAS 95*¹². Perché questa correzione a un testo molto preciso e qui rimaneggiato? Viene anche citata la pioggia¹³, che nella relazione non c'era, e viene anche riportato – con un certo malanimo – un errore fatto da Paolucci¹⁴. Rossetti chiarisce poi che fu la *Mignatta* ad affondare il piroscavo *Wien*, fatto confermato anche da un rapporto successivo della Marina nel quale veniva descritto il relitto della *Mignatta* sotto il piroscavo semiaffondato; lasciata andare sola, percorse 500 metri e finì sotto il piroscavo ormeggiato nella rada Vergarola¹⁵.

Per quanto riguarda la motobarca viene da pensare al motoscafo giunto a Venezia il 1° novembre 1918 con a bordo due guardiamarina di complemento, due marinai ed una donna, provenienti da Pola (anche se la storia ufficiale non è molto chiara)¹⁶ e che, quindi avrebbero dovuto incontrare la spedizione che portava Rossetti e Paolucci. È doveroso precisare che questa ricostruzione non è condivisa dallo storico Augusto De Toro¹⁷ per il quale gli Italiani incontrarono un'altra unità, ma che proveniva da Fiume.

Ci sono due rivelazioni ancora più strane: la prima è l'affermazione che “*la Viribus Unitis, nave ammiraglia, che noi sappiamo essere la più interna delle sei navi, a circa 3.000 metri dal punto della nostra entrata in rada*”¹⁸. La seconda, ancora più singolare, è la seguente: “*30 ottobre... Mi*

¹¹ Raffaele ROSSETTI, *Contro la Viribus Unitis – Le vicende di un'invenzione di guerra*, Libreria Politica Moderna, Roma, 1925.

¹² *Ibid.*, pp. 61 e 66.

¹³ *Ibid.*, p. 69.

¹⁴ *Ibid.*, pp. 68 e 69.

¹⁵ *Ibid.*, p. 81.

¹⁶ SALZA, *op. cit.*, pp. 526-527.

¹⁷ Augusto DE TORO, “Pola, 1° novembre 1918”, in *Storia militare*, n. 66, Marzo 1999.

¹⁸ ROSSETTI, *op. cit.*, p. 56.



La foto eseguita da Natale Palli nel luglio 1917 e pubblicata da Rossetti nel suo libro a dimostrazione dello studio della posizione della Viribus Unitis (Fototeca del Castello - Udine)



Un'altra foto scattata da Natale Palli nella stessa missione e che evidenzia una corazzata della classe "Tegetthoff" ormeggiata in banchina e quindi diversa da quella della notte dell'attacco (Fototeca del Castello - Udine)

*vengono dati, a mia richiesta, alcuni indirizzi di riferimento presso Italiani a Pola*¹⁹.

Le domande che sorgono su questi due punti: come facevano a essere sicuri del punto d'ormeggio della *Viribus Unitis*, quando l'unica fonte d'informazione ufficiale erano delle fotografie fatte da Natale Palli su Pola nel giugno precedente, ma risultava pure dalle notizie del "Servizio Informazioni"²⁰, notizia sempre molto vaga nelle fonti storiche, anche se emergono degli indirizzi di riferimento, cioè di referenti. Per le fotografie eseguite dal Palli, pubblico due immagini di Pola che dimostrano la scarsa validità operativa di questa fonte informativa.

Da queste osservazioni se ne può dedurre che a Pola esistevano agenti della Regia Marina, cittadini di fede italiana che informavano lo Stato Maggiore italiano sugli avvenimenti nella base oppure Italiani infiltrati. Inoltre non risulta da nessuna parte quando gli Italiani abbiano appreso

¹⁹ Ibid., p. 53.

²⁰ Ibid., p. 55.

del successo della missione di Rossetti e Paolucci, forse dai triestini giunti la mattina del 1° novembre a Venezia, anche se ciò non risulta.

A questo punto non è possibile che gli avvenimenti che si svolsero in quei giorni nelle acque di Pola non abbiano avuto un retroscena dei servizi informativi.

Una missione difficile come quella di Rossetti e Paolucci non poteva basarsi solo su fotografie scattate quasi cinque mesi prima: e se la *Viribus Unitis* fosse stata in bacino di carenaggio? E se avesse cambiato posto d'ormeggio? Dovevano avere delle informazioni "up to date", come del resto veniva praticato sul fronte della III Armata dal servizio di ricognizione e interpretazione fotografica²¹. Queste potevano essere fornite solo da un servizio d'informazioni in zona.

Già sull'affondamento della *Szent Istvan* ho avuto dei dubbi. Si ipotizzava, in modo corretto, che l'ammiraglio Horthy avrebbe fatto qualcosa per dare uno slancio agli sfiduciati equipaggi dell'Imperialregia Marina e la cosa migliore per lui sarebbe stata di far entrare in azione le grandi "dreadnought". Non è escluso, ma è corretto dire che mancano i documenti, che qualche informatore italiano a Pola avesse inviato qualche messaggio sul fatto che gli equipaggi avevano avuto le licenze sospese e le navi avevano fatto il carico necessario per una missione.

Con questa previsione, una sezione di due Mas fu mandata di pattuglia fuori Pola la notte fra l'8 e il 9 giugno 1918 e, la notte successiva furono inviati da Ancona il *MAS 15*, comandato da Luigi Rizzo, e il *MAS 9*, comandato dal guardiamarina Aonzo. Questa volta la zona d'agguato era più a sud, al centro della costa dalmata presso l'isola di Premuda. All'alba del 10 giugno, quando stava per finire l'appostamento, Rizzo e Aonzo avvistarono fumi all'orizzonte: era Horthy che avanzava con le corazzate *Tegetthoff* e *Szent Istvan* per attaccare in forze lo sbarramento d'Otranto.

Da mie ricerche all'Ufficio Storico della Marina a Roma non è emerso, però, niente di utile: quando sono andato a cercare le cartelle del Servizio Informazioni Marina è emerso ben poco, solo qualche informativa sugli agenti tedeschi e austriaci in Spagna che procuravano appoggio logistico clandestino ai sommergibili dei Poteri Centrali. Tuttavia il fatto

²¹ Achille RASTELLI, "La lente di Trener: ovvero l'arte di interpretare le foto aeree", in Diego LEONI, Patrizia MARCHESONI, Achille RASTELLI (a cura di), *La macchina di sorveglianza: la ricognizione aerofotografica italiana e austriaca sul Trentino (1915-1918)*, Museo di scienze naturali di Trento e Museo storico italiano della guerra di Rovereto, Rovereto, 2002.



Pola, ore 6,40 circa del 1° novembre 1918: un ignoto fotografo sulla corazzata Tegetthoff consegna alla storia l'ultima immagine della Viribus Unitis nella luce incerta del primo mattino

che le pubblicazioni ufficiali della Marina non ne parlino mai non vuol dire che non siano esistiti degli agenti e dei servizi d'informazione: lo storico Roskill riuscì a scrivere quattro volumi sull'attività della Royal Navy nella Seconda guerra mondiale ignorando del tutto l'esistenza di "Ultra".

Se esistevano agenti, però, come comunicavano con i comandi italiani? Non è da dimenticare che la Regia Marina ha sempre avuto, anche a bordo delle navi prima dell'avvento della radio, dei reparti di piccioni viaggiatori, mezzo di comunicazione che, pur se limitato come prestazioni, era abbastanza sicuro, tanto che era usato da molti agenti che operavano in territorio nemico.

Dallo scoppio del conflitto, su navi, sommergibili e aeroplani dei vari eserciti belligeranti la presenza dei piccioni viaggiatori era un fatto normale. Per capire l'importanza che veniva data a questi volatili in quegli anni, basterà ricordare come subito dopo l'inizio delle operazioni belliche i tedeschi in Belgio catturarono subito degli allevamenti impossessandosi di oltre un milione di piccioni viaggiatori da utilizzare in battaglia. Non essendo in quegli anni ancora molto diffusa la radio, le navi da guerra e gli aeroplani dovevano spesso servirsi di questi volatili come unico sistema di collegamento rapido con i comandi.

Resta quindi il dubbio anche per le motobarche (un nascosto appoggio logistico da terra?), che potrà essere risolto solo con la scoperta di documenti che forse non esistono più o, se esistono, sono ancora classificati.

Sull'attività di "humint" (human intelligence) nell'Impero asburgico ci fu nel dopoguerra un'attività di pubblicistica da parte dei componenti del Regio Esercito²², da parte della Marina quasi niente, a parte un libro ufficioso di Nino Sàles²³ che, in ogni caso fa riferimento solo allo sbarco di incursori e informatori sulle coste dell'Istria dal luglio 1917²⁴. Più interessante è la notizia riportata da Marchetti²⁵ nel suo lavoro: "*Alla fine di*

²² Cesare PETTORELLI LALATTA, *I.T.O. (Informazioni Truppe Operanti): Note di un capo del servizio informazioni d'armata (1915-1918)*, Casa editrice Giacomo Agnelli, Milano, 1931.

Odoardo MARCHETTI, *Il servizio informazioni dell'esercito italiano nella Grande guerra*, Tip. regionale, Roma, 1937.

²³ Nino SÀLES, *Missioni speciali della terza armata*, Udine, Ist. delle edizioni accademiche, Udine, 1940.

²⁴ La località preferita per gli sbarchi era fra Orsera e Fontane, la stessa indicata a Rossetti e Paolucci.

²⁵ MARCHETTI, op. cit., p. 258.

settembre (1918), l'ex console austriaco Stepanek, boemo, ed il croato Giunio, fuggiti dalla Dalmazia su una fragile imbarcazione, erano approdati a Rodi Garganico. Il 6 ottobre, si stabilisce con loro l'organizzazione di un servizio informazioni e sabotaggio nell'Istria, con diramazioni verso l'interno e specialmente alle spalle dell'esercito austriaco schierato alla fronte italiana, a complemento di altri servizi, già impiantati e da impiantare."

Il testo sembra chiaro e dimostra un'attività informativa italiana in Istria che non lascia adito a dubbi, considerando che il generale Marchetti è uno storico attendibile.

Gli I.T.O. e i C.R.I.T.O. (Centro Raccolta Informazioni Truppe Operanti) erano molto attivi tanto che il maggiore Pettorelli Lalatta della I Armata il 4 novembre 1918 fu inviato di corsa a Trieste a prendere possesso in Piazza Ponterosso degli uffici dell'Evidenzbureau austro-ungarico e da dove svolse attività, anche illegale, fino allo scioglimento dell'Ufficio a sostegno dell'azione di D'Annunzio a Fiume. Nei libri citati appaiono spesso, inoltre, i rappresentanti del Comitato di Zagabria operanti in Italia, spesso malvisti dei vertici militari italiani, per cui la Regia Marina doveva essere informata di tutto ciò anche se, come già detto, da parte della Marina non risulta alcunché.

C'è da notare nel libro di Rossetti, a conclusione di questo episodio, la dichiarazione che la vista dell'affondamento della corazzata, con la morte di più di 300 marinai, fu alla base delle sue scelte di vita successive.

I problemi dell'armistizio

Mentre Rossetti e Paolucci affondavano la *Viribus Unitis*, a Villa Giusti, sede delle trattative armistiziali andava in scena la commedia (o tragedia) degli equivoci.

All'Ufficio Storico della Marina a Roma esiste questa traduzione di un rapporto tedesco:

Il capitano di fregata austro-ungarico Lichtenstein, delegato alla Commissione d'armistizio a Villa Giusti, così riferiva il 12 novembre 1918 al Ministero della Guerra – Sezione Marina a Vienna sul suo comportamento.

Con riferimento alla allegata relazione del Generale Weber von Webenau che contiene tutti i dati distinti per località e tempo informo di quanto segue relativamente alle trattative navali:

1-Fino all'atto della firma del trattato d'armistizio non pervenne nessuna comunicazione ufficiale alla commissione di Villa Giusti, circa la cessione della flotta allo stato jugoslavo.

Il 1° novembre arrivò bensì un telegramma cifrato di sette righe che fu inoltrato attraverso le linee italiane dal Capo di Stato Maggiore della 10a Armata, Generale Domaschnian, non poté essere decifrato per mancanza della chiave del cifrario. Come poscia si venne a sapere esso comunicava la cessione della flotta agli Jugoslavi il che fu comunicato anche con la R.T. in testo chiaro a tutto il mondo. Che la cessione avvenuta fosse già conosciuta tanto in Italia che in Francia lo confermano i giornali italiani del 2 novembre, che ci furono rilasciati dal Comando Supremo Italiano.

2-Alla mia domanda fatta al Comando Supremo il 2 novembre da Trento mediante l'apparecchio Hughes se non fosse opportuno il ritiro dei delegati della marina, visto che l'avvenuta cessione della flotta aveva reso illusoria la loro presenza alla Commissione d'Armistizio, ebbi in risposta del Maggiore Generale von Waldstätten l'ordine di rimanere insieme al Capitano di Corvetta Zwierkowski. In seguito a tale ordine i delegati della marina assieme agli altri membri della Commissione firmarono il trattato d'armistizio. Se avessimo ufficialmente dichiarato prima o durante l'atto della firma dell'armistizio che la flotta era stata consegnata già al 30 di ottobre agli Jugoslavi, e che per questo noi non eravamo in potere di eseguire le clausole navali, ciò avrebbe avuto per conseguenza che non si sarebbe venuti a una cessazione delle ostilità, il che – viste le circostanze vigenti – era assolutamente da evitare.

3-Il 4 novembre arrivò il telegramma n. 2116 del Comitato Supremo che ordinava quanto segue alla Marina: "Relativamente le clausole navali si comunichi al Comando Supremo Italiano: la flotta fu consegnata una settimana fa allo Stato Jugoslavo. La squadriglia del Danubio all'Ungheria. Per l'esecuzione delle clausole navali rivolgasi perciò al Comando Supremo Italiano ai detti due Stati che ne furono informati da questo Ufficio. Non vi sono in potere A.U. sommergibili germanici".

Il telegramma fu spedito subito in iscritto al Comando Supremo Italiano, sicché gli Italiani ne furono informati ufficialmente anche da parte della Commissione d'Armistizio.

A questa partecipazione non pervenne alla Commissione d'Armistizio né un parere circa la questione né una protesta da parte del Comando Supremo Italiano, sicché si deve ritenere che l'Intesa ebbe conoscenza regolare della

avvenuta consegna della flotta agli Jugoslavi. Il Comando Supremo ha messo a conoscenza in merito anche il Narodni-vijece mediante il telegramma Op. n. 2116.

Questo telegramma fu recapitato il 4 novembre alle ore 20,40 a Zagabria dal Segretariato Porkert e conferma che riguardo alle clausole navali si abbia ad addivenire a un accordo diretto fra il Comando Supremo Italiano ed il Governo Jugoslavo non essendo da una settimana la flotta più alla dipendenza del Comando Supremo.

Le accuse avanzate dal Governo Jugoslavo contro la Commissione d'Armistizio di non avere essa comunicato ufficialmente durante la trattativa l'avvenuta consegna della flotta si devono respingere in modo più energico non corrispondente affatto alle verità esposte qui sopra.

Dalla lettura di questo testo si capisce che Lichtenstein era fra l'incudine e il martello: il suo scopo era di giustificarsi con gli Jugoslavi (e mente), dagli Italiani non aveva nessuna risposta perché questi, in ogni caso, non davano la minima importanza alla cessione della flotta.

A commento di questo, esiste nello stesso archivio il documento N. 547 "la fine della flotta austriaca" del Capitano di Vascello Guido Po, Capo dell'Ufficio Storico (senza data).

...Ora è noto che nell'armistizio di Villa Giusti, firmato il 3 novembre alle ore 15 e che entrava in vigore 24 ore dopo, i plenipotenziari austriaci avevano accettato e sottoscritto anche le clausole navali nelle quali era previsto fra l'altro la consegna di tutte le navi agli alleati e lo sgombrò della piazzaforte di Pola. I Plenipotenziari dell'Impero austriaco non facevano alcuna menzione della esistenza del Comitato Jugoslavo e tanto meno dell'avvenuta cessione della flotta austroungarica, cessione che l'Italia aveva il pieno diritto di considerare nulla e come non avvenuta od altrimenti dichiarare rotto l'armistizio.

Nel Consiglio Supremo Interalleato e nel quale i nostri rappresentanti navali non erano presenti, questo inqualificabile trucco non trovò riprovazione e l'assenza da Parigi del Capo di Stato Maggiore della Marina, urgentemente recatosi a Venezia nei primissimi giorni di novembre per le esigenze del momento, favorì le inframmettenze di marine alleate le quali, gelose della nostra improvvisa vittoria, cercavano in tutti i modi di impedire all'Italia di raggiungere i risultati che i sacrifici della dura e tenace guerra Adriatica le conferivano di diritto.

All'estero si è cercato di svalutare l'azione dell'affondamento della Viribus

Unitis con la scusa che era avvenuto qualche ora dopo il mistificato scambio di bandiera. Ma è necessario di mettere una buona volta le cose in chiaro, giacché l'Ufficio Storico della Marina, essendo venuto in possesso di documenti inoppugnabili di fonte austriaca, è in grado di precisare quanto segue:

L'azione contro la Viribus Unitis ebbe luogo nella notte fra il 31 ottobre e il 1° novembre; fino a quel momento la notizia del passaggio della flotta A.U. in mano agli Jugoslavi non era nota in alcun modo, né agli Italiani né agli Alleati. Risulta che un messaggio radiotelegrafico in tal senso doveva essere lanciato: ma un delegato di Zagabria vi si oppose e la comunicazione venne diramata solo dopo l'affondamento della Viribus Unitis.

In secondo luogo poteva l'Italia prestar fede ad un messaggio anonimo e ritenere valida una simile mistificazione? Il cambio di bandiera da parte di uno dei belligeranti è un atto contrario a tutte le norme di diritto internazionale marittimo. Non solo: ma lo stato jugoslavo non poteva essere riconosciuto "de jure" dalle potenze sino a che non fossero note le condizioni di pace, la quale ancora doveva concludersi non solo ma ancora non era nemmeno entrato in vigore l'armistizio. Si era dunque in pieno periodo di guerra guerreggiata: ogni azione bellica era più che valida mentre illegale ed arbitraria fu la cessione della flotta. E la cosa era tanto enorme che gli stessi delegati austriaci presentatisi a Villa Giusti per trattare l'armistizio non osarono notificare l'avvenuta cessione per il fondato timore che l'avvenuta notifica avrebbe preclusa la possibilità della cessazione delle ostilità.

E si venne al 3 di novembre, data di firma dell'armistizio; i delegati navali austriaci erano il capitano di fregata von Lichtenstein ed il capitano di corvetta Zwierkowski. Né essi né il Presidente dei rappresentanti austriaci (generale Weber von Webenau) sollevarono alcuna obiezione alle clausole navali, col far notare che la flotta aveva cambiato bandiera e che l'Austria non poteva più adempiere ai fatti previsti (specialmente articoli II e III del protocollo e del protocollo annesso, clausole navali). Questa mancata notificazione è confermata dal rapporto del Weber e del Lichtenstein al Comando Supremo Austriaco. Il primo riferisce che la comunicazione del passaggio della flotta alla Jugoslavia non gli pervenne ufficialmente fino alla firma dell'armistizio; l'apprese un'ora prima di tal fatto ma egli dichiara che di ciò non fu fatto cenno ai delegati italiani. Il secondo afferma che il 1° novembre arrivò un telegramma cifrato che non poté essere decifrato per mancanza della chiave e che si seppe, dopo, essere quello che comunicava la cessione della flotta. Egli d'altra parte commenta dicendo che se la commissione austriaca

avesse ufficialmente dichiarato, prima della firma del protocollo, che la flotta era in mano agli Jugoslavi e che l'Austria non era più in grado di eseguire le clausole navali, ciò avrebbe impedito la cessazione delle ostilità, il che, date le circostanze del momento, era assolutamente da evitare.

La conclusione è ben amara. Alla cessazione delle ostilità (ore 15 del 4 novembre) anziché avere a che fare con un nemico disfatto, la Marina Italiana si trovava di fronte un organismo improvvisato che, sostenuto celatamente da alleati, anziché subire gli impegni vantava diritti.

Cominciava da quel giorno la nostra passione Adriatica.

È importante, infine, per chiarire la situazione, questo documento che si trova conservato all'Ufficio Storico della Marina a Roma:

Comando in Capo

Del Dipartimento e della Piazza Marittima

Di Venezia

Venezia 31 ottobre 1918

Oggetto: istruzioni

Alla direzione dei servizi aeronautici Venezia

E per conoscenza

Comando Flottiglia C.T.

Comando Flottiglia T.

Comando Flottiglia MAS

Domattina 1° novembre alle 8,30 quattro torpediniere P.N. si troveranno al largo di Caorle ad attendere una torpediniera nemica proveniente da Trieste forse con bandiera jugoslava (bianca e rossa)²⁶ avente a bordo dei parlamentari.

Tempo permettendo una squadriglia da ricognizione con una pattuglia da caccia precederà le torpediniere, (esplorando le adiacenze contro sommergibili, aerei nemici ed altre unità avversarie) fino a riconoscere la torpediniera nemica, comunicando quindi la sua posizione a quelle nazionali.

Formato il convoglio delle cinque unità che procederà quindi per Venezia gli aerei lo scorteranno.

I velivoli conservino la più scrupolosa disciplina e la massima sobrietà di volo, evirando inutili evoluzioni ed esibizioni inopportune.

Possibilmente ritrarre il convoglio con fotografia panoramica.

²⁶ Il grassetto è mio: sbagliano i colori, ma sanno già dell'eventuale cambio di bandiera.

Nel caso che l'entrata di esso si protragga eccessivamente, rimpiazzare le unità aeree.

Dalle 8 in poi quattro C.T. incroceranno al di dentro degli sbarramenti.

IL VICE AMMIRAGLIO

Comandate in Capo

Paolo Marzolo

Per quanto riguarda questo messaggio è da riportare quanto è scritto nel citato volume sulla Storia della Marina Italiana nella Grande Guerra²⁷:

Dopo che alle 14 del 31 ottobre erano partite per Pola le torpediniere 65 e 66 PN coi due MAS 94 e 95 a rimorchio per l'operazione affidata a Rossetti e Paolucci, era stato intercettato a Venezia un radiogramma del Comitato di salute pubblica di Trieste col quale si comunicava che esso, vista la gravissima situazione in città intendeva mandare la mattina di venerdì 1° novembre una torpediniera del consiglio nazionale jugoslavo per parlamentare con la flotta dell'Intesa e chiedeva che la si facesse incontrare fuori Caorle. Il telegramma porta l'ora delle 17,55, ma fu dato e ricevuto più tardi. Porta l'ora delle 20,05 la risposta dell'ammiraglio Marzolo che consente all'incontro; ma un telegramma della Radio Trieste che era seguito al primo, pregava di dare risposta alle ore 21 per ragioni di personale.

Gli avvenimenti successivi riguardano l'arrivo della torpediniera a Caorle nel tardo pomeriggio del 1° novembre e l'avvio con un motoscafo dei delegati triestini.

Sempre secondo il citato libro erano state intercettate nella giornata del 31 ottobre altre comunicazioni ma monche e incomplete e, come scrive l'ammiraglio Salza nel libro *“Come si vede il primo annuncio, indiretto, di una crisi politica e disciplinare della Marina nemica giungeva a noi quando già la spedizione Rossetti-Paolucci era in marcia, né un simile annuncio poteva militarmente legittimare la sospensione di una operazione in corso”*²⁸.

Quindi, pur se in modo ufficioso, gli Italiani sapevano del cambio di bandiera, anche se non conoscevano bene i termini della questione.

Il 1° novembre altre comunicazioni furono riferite al Consiglio navale interalleato dal premier inglese Lloyd George. Si trattava di un telegramma da Pola all'addetto navale austriaco in Turchia con istruzioni circa le navi austro-ungariche colà internate “perché la flotta, gli stabilimenti e

²⁷ Pag.521.

²⁸ Pag. 522.

tutte le proprietà della marina saranno consegnate al Consiglio jugoslavo” e seguirono comunicazioni di Orlando (Presidente del Consiglio Italiano) circa l’equivoca condotta dei plenipotenziari austriaci per l’armistizio²⁹.

È abbastanza curioso che Lloyd George non riferisse le intercettazioni della sezione del Mediterraneo dell’Ammiragliato, delle quali era senz’altro a conoscenza, ma solo un generico messaggio all’addetto navale austriaco in Turchia. C’è altresì da rilevare che, sempre il 1° novembre, Orlando parlava di condotta equivoca degli Austriaci, quindi sapeva già tutto.

In conclusione: gli Italiani sapevano benissimo della cessione della flotta austro-ungarica alla Jugoslavia (Stato che non esisteva ancora!), ma facevano finta di non saperlo, gli Austriaci cercavano di nascondere una notizia che sapevano già nota agli Italiani, gli alleati rivelavano a Parigi una informazione che gli Italiani già conoscevano ma che facevano finta di non sapere per procedere d’imperio all’occupazione (o alla liberazione, dipende dai punti di vista) della base di Pola, dalla Regia Marina ritenuto un suo diritto “storico”, e alla cattura del grosso della flotta ex austroungarica.

Gli avvenimenti successivi

Negli archivi di Vienna, alcuni anni fa, l’allora Direttore dei Bundesarchiv-Marinesektion, Dr. Peter Jung, trovò delle testimonianze di marinai austriaci³⁰ che, nel dopoguerra, avevano fatto una relazione sugli avvenimenti di quella notte. In particolare è importante la testimonianza del viennese Rudolf Staindl, cannoniere capo sulla *Viribus Unitis*, che scrive di avere ricevuto da Punta Monumenti, alle 2 ³/₄ del 1° novembre, la richiesta di illuminare il molo, cosa che aveva fatto. Era però arrivato il “vormeister” Schobersberger del Comitato di bordo che gli aveva chiesto chi lo avesse autorizzato ad usare il proiettore e gli aveva intimato di spegnerlo, cosa che lo Staindl aveva subito fatto.

Dopo l’affondamento, una barca a motore l’aveva portata con altri superstiti all’isola di Santa Caterina da dove lo Staindl, con un’altra barca, si diresse a Punta Monumenti dove cercò i marinai in servizio fra le 2 e le

²⁹ Pagina 536.

³⁰ Peter JUNG, *Pola, am 1. November 1918 - Gedanken und Fakten aus österreichischer Sicht* (non pubblicato).

4 del mattino. Questi riferirono che, verso le 3, avevano sentito presso la palazzina comando dei rumori come di qualcosa che si muoveva nell'acqua e delle voci. Quasi di certo erano i due incursori italiani; l'amaro commento di Staindl è che, prima della rivolta che aveva allentato la disciplina e la scala gerarchica, questo attacco non avrebbe avuto alcun successo.

A Pola era arrivato il 5 novembre 1918, per conto del Governo italiano, l'ammiraglio Umberto Cagni che, dopo forti contrasti con l'ammiraglio jugoslavo Koch, riuscì a controllare la situazione politica e sociale la quale, tuttavia, rimase fluida fino a dicembre 1918, coinvolta inoltre nella generale instabilità che nel primo dopoguerra investiva tutta l'Europa.

In Italia l'affondamento della *Viribus Unitis* riguardò il destino di Rossetti e Paolucci, in maniera diversa creando due vite parallele.

Raffaele Rossetti diede inizio ad una polemica con la Marina per il riconoscimento della paternità della *Mignatta*. La cosa aveva infatti un risvolto economico: il 1 aprile 1918 Tomaso di Savoia duca di Genova aveva decretato un premio in denaro per ogni nave affondata al nemico e una corazzata della classe "Viribus Unitis" valeva, secondo la stima fatta nel decreto, un premio di 1.300.000 lire dell'epoca, una cifra considerevole. Poiché era stato attribuito il merito della *Mignatta* all'ammiraglio Costanzo Ciano, Rizzo iniziò una polemica che, per portarla avanti senza problemi, lo spinse a dimettersi dalla Marina il 16 novembre 1919 e a rinunciare al grado il 1° settembre 1920. Vinse la causa e il premio fu diviso fra lui e Paolucci, ma nel frattempo aveva fondato "Italia Libera", il movimento degli ex-combattenti antifascisti, insieme a Randolfo Pacciardi.

Molti degli antifascisti non si spiegavano gli incidenti che Rossetti andava cercandosi in quel periodo. Rossetti aspettò che il quadrumviro De Vecchi visitasse Genova per gridare al passaggio del corteo fascista: "viva la libertà" e si prese tutte le botte. Partecipava ai comizi dove sapeva che gli squadristi menavano legnate, proprio per pigliarle. Rossetti scendeva in piazza e leggeva i manifesti affissi dal Commissario prefettizio, dove si parlava di "libertà di respiro" e sentiva subito la necessità di esprimere al Commissario i suoi ringraziamenti ironici per l'ultima libertà lasciata agli Italiani. Perché tutto questo? Ognuno di questi incidenti gli costava moltissimo sforzo, Rossetti era un timido e affrontava l'incidente come un esercizio per temprare, e provare la propria volontà.

Dopo essersi fatto 20 giorni d'ospedale per le botte prese dai fascisti e salvato dal quadrumviro De Vecchi che non osava far uccidere una medaglia d'oro al valor militare, Rossetti fuggì in Francia nel 1925 dove visse facendo il tipografo e dove fondò insieme ad altri antifascisti il movimento "Giustizia e Libertà". Chi l'aveva conosciuto lo definiva un mistico del repubblicanesimo, che pagava di persona tutte le sue scelte, ma aveva una grande fiducia nella capacità di riscatto degli Italiani.

A un certo momento, forse dopo la caduta del fascismo il 25 luglio 1943, tornò in Italia e andò a vivere in Piazza Gorini a Milano. Chi a quell'epoca era bambino si ricorda ancora "l'ammiraglio", come veniva chiamato, una persona gentile che li aiutava a scendere nel rifugio durante gli allarmi aerei. Morì il 24 dicembre 1951, dimenticato da tutti e in particolare dalla Marina; riposa nel cimitero di Sant'Ambrogio di Zoagli e la sua tomba, all'apparenza anonima e dimenticata, reca un'epigrafe di Gabriele D'Annunzio.

Diversa la vita di Raffaele Paolucci. Dimessosi dalla Marina, fu monarchico e nazionalista, deputato per due legislature nella Camera dei Fasci e delle Corporazioni, oltre che Vicepresidente della stessa. Dopo la Grande Guerra insegnò patologia a Bari, Parma, Bologna e Roma. Richiamato nel 1935 partecipò al conflitto italo-etiope con l'incarico di chirurgo, presso ospedali in prima linea e nelle retrovie. Promosso il 18 giugno 1936 colonnello medico per meriti eccezionali e posto in congedo dal 1° settembre dello stesso anno, il 29 ottobre 1936 conseguì la promozione a maggiore generale medico della Riserva. Per le esigenze connesse al secondo conflitto mondiale, il 7 settembre 1940 venne richiamato in servizio e prestò la sua opera presso il Ministero della Marina - Direzione Generale di Sanità - fino all'8 settembre 1943; nel giugno 1944, dopo la liberazione di Roma, riassunse l'incarico che mantenne fino al 4 agosto. Posto di nuovo in congedo ed iscritto nel Ruolo degli Ufficiali Medici della Riserva di Complemento, il 20 agosto 1957 transitò nella posizione di congedo assoluto. Chirurgo del torace e dell'addome molto noto, eseguì più di trentamila interventi. Fu presidente della sezione italiana e vicepresidente mondiale del collegio internazionale dei chirurghi (*International college of surgeons*). Chirurgo di fama internazionale e medico personale del Papa Pio XII e casa Savoia, fu deputato monarchico ancora nel dopoguerra nella terza legislatura e morì a Roma il 4 settembre 1958 all'età di 66 anni.

Come si vede, furono due vite molto diverse, ma pare che abbiano avuto ancora un momento di unione del dopoguerra: come è narrato dal dott. Milost Della Grazia³¹, durante un congresso di urologi conobbe il figlio di Raffaele Paolucci e gli narrò d'essere figlio di un ufficiale che era a bordo della *Viribus Unitis*. A sua volta il dott. Paolucci presentò il prof. Vuković, figlio dell'ammiraglio Vuković che viveva in Germania. Finita la guerra Rossetti e Paolucci vennero a sapere che la famiglia di Vuković, che abitava a quel tempo a Vienna, era in gravi difficoltà economiche e le donarono l'intero importo del premio d'affondamento. Il denaro fu impiegato per permettere al Vuković il proseguimento degli studi superiori, la successiva laurea in Medicina e la specializzazione in urologia.

Se è vera, e non ho motivo di dubitarne, è una scelta che riscatta tutta la storia precedente.

Valutazioni finali

Non mi piace molto, quando scrivo di storia navale, far delle valutazioni mie perché preferisco lasciarle al Lettore, ma in una storia tanto confusa, anche se spesso ritenuta lineare, le ritengo necessarie; sono comunque brevi.

La missione di Rossetti e Paolucci era lecita secondo la convenzione dell'Aia del 1907 perché per l'art. 36 solo l'armistizio sospende le operazioni di guerra e nel caso in oggetto erano in corso le trattative, ma l'armistizio fu firmato solo il 3 novembre 1918: l'esercito italiano continuava ad avanzare inseguendo le truppe austro-ungariche in ritirata e la Marina, quindi, poteva attaccare la flotta avversaria. In ogni caso, poi, pur con la carenza di sorveglianza dovuta al dissolvimento dei vincoli gerarchici sulle unità austro-ungariche, la missione di Rossetti e Paolucci è notevole per la perizia tecnica, il coraggio dei due operatori, la novità dell'arma impiegata.

Ogni dichiarazione di nascita dello Stato Jugoslavo era priva di validità perché non era ancora riconosciuta a livello internazionale e, inoltre, se una parte di questa nuova formazione era la Serbia, nazione alleata, le altre erano ancora al livello di gruppi etnici dell'Impero sconfitto.

³¹ www.melegnano.net/memorie/memoric010m.htm

Queste sono le osservazioni tese a legittimare l'affondamento della nave ammiraglia della flotta imperiale.

Di contro c'è da osservare che l'Italia si faceva forte del trattato di Londra firmato con gli alleati nell'aprile 1915, ma tali accordi prevedevano vantaggi territoriali in caso di sconfitta dell'Austria-Ungheria, ma qui l'impero era sparito e un alleato, gli Stati Uniti, non riconoscevano questi accordi, per cui era necessaria prudenza e diplomazia per gestire una situazione del tutto nuova.

Se anche l'armistizio, inoltre, non era ancora firmato, le trattative erano in corso e la situazione di disfacimento della flotta era nota alla Regia Marina; l'azione quindi, sotto il punto di vista militare era inutile e, secondo i criteri tattici e strategici, ciò che è inutile è sbagliato. Diverso è il discorso se si dà un valore politico alla missione di Rossetti e Paolucci: se lo scopo era quello di ribadire la vittoria italiana e il suo dominio sull'Adriatico forse sarebbe bastato l'ingresso in forza della flotta italiana, come fece l'ammiraglio Cagni il 5 novembre successivo, ma la Marina voleva una "vittoria" navale ad ogni costo, facendo suo il messaggio d'annunziano della beffa di Buccari che parlava della "*cautissima Flotta austriaca occupata a covare senza fine dentro i porti sicuri la gloriuzza di Lissa*". Non era vero, ma gli ufficiali italiani facevano mostra di crederci.

Con questo breve studio spero di avere chiarito alcuni punti su questo avvenimento storico, restano però ancora elementi che hanno la possibilità di sviluppare un nuovo filone di ricerca storica. Mi riferisco all'esame della presenza di eventuali agenti italiani sia a Pola sia in altre località dell'Istria, cosa che ritengo molto probabile (vedi la testimonianza di Rossetti), ma che non è ancora provata con documenti storici.

Qualora emergano testimonianze scritte o orali in questo settore, purché di valore documentale, sarà un enorme contributo alla conoscenza storica, non solo per l'affondamento della *Viribus Unitis*, ma per tutta la guerra navale in Adriatico.

Bibliografia

Augusto DE TORO, "Pola, 1° novembre 1918", in *Storia militare*, n. 66, Marzo 1999.

Marco GEMIGNANI, *1 Mas nel primo conflitto mondiale*, in Alessandro Massignani e Achille Rastelli (a cura di), *La Guerra navale 1914-1918*, Rossato, Valdagno, 2002.

René GREGER, *Pola 1° Novembre - Weiterhin viele ungeklärte fragen* (non pubblicato)

Paul G. HALPERN, *The naval war in the Mediterranean 1914-1918*, Naval Institute Press, Annapolis, 1987.

Peter JUNG, *Pola, am 1. November 1918 - Gedanken und Fakten aus österreichischer Sicht* (non pubblicato).

Odoardo MARCHETTI, *Il servizio informazioni dell'esercito italiano nella Grande guerra*, Tipografia regionale, Roma, 1937.

Cesare PETTORELLI LALATTA, *I.T.O. (Informazioni Truppe Operanti): Note di un capo del servizio informazioni d'armata (1915-1918)*, Casa editrice Giacomo Agnelli, Milano, 1931.

Achille RASTELLI, "La lente di Trener: ovvero l'arte di interpretare le foto aeree" in Diego Leoni, Patrizia MARCHESONI, Achille RASTELLI (a cura di), *La macchina di sorveglianza: la ricognizione aerofotografica italiana e austriaca sul Trentino (1915-1918)*, Museo di scienze naturali di Trento e Museo storico italiano della guerra di Rovereto, Rovereto, 2002.

Raffaele ROSSETTI, *Contro la Viribus Unitis - Le vicende di un'invenzione di guerra*, Libreria Politica Moderna, Roma, 1925.

Nino SÀLES, *Missioni speciali della terza armata*, Istituto delle edizioni accademiche, Udine, 1940.

Silvio SALZA, *La Marina Italiana nella Grande Guerra (volume VIII - La vittoria mutilata in Adriatico)*, Vallecchi, Firenze, 1942.

www.melegnano.net/memorie/memorie010m.htm

Fonti d'archivio

Ufficio Storico della Marina

Anno 1918 cartella 225 fascicolo 2 *Fraudolenta cessione flotta austriaca alla Jugoslavia*

Anno 1918 cartella 1212 fascicoli 1-2-3 *VIRIBUS UNITIS*

Anno 1918 cartella 1301 *Missione d'agguato sud di Pola MAS 94 e MAS 95 8/9 giugno 1918*

Anno 1918 cartella 1375 fascicolo 2 *Cessione Marina austriaca alla Jugoslavia*

SAŽETAK

POTONUĆE BRODA SMS VIRIBUS UNITIS: VOJNI ILI POLITIČKI DOGAĐAJ

U zoru 01. studenog 1918. godine u moru ispred Pule, potonuo je ratni brod *Viribus Unitis* pogođen podmuklom minom, tzv. *Mignatta*, koju su postavili dvojica časnika Kraljevske talijanske mornarice, Raffaele Rossetti i Raffaele Paolucci. U godinama koje su slijedile potaknuta je rasprava o ratnoj potrebi ove akcije, obzirom da su u tijeku bili pregovori između Kraljevstva Italije i Austro-ugarskog carstva koji se raspadao. Naime, operacija je bila već dugo planirana, međutim njezina brža realizacija izgleda je nametnuta kako unutarnjim razlozima Kraljevske mornarice, tako i općim političkim razlozima: naime, proisteklo je da je austro-ugarska mornarica ušla u još nekonstituiranu Kraljevinu Srba, Hrvata i Slovenaca. Ako je Kraljevina Srbije bila saveznik tijekom rata, ostala dva naroda bili su sastavni dio Austro-ugarskog carstva, tj. bili su poraženi narodi, a ovaj "prijenos vlasništva" izgledao je kao pokušaj izuzimanja mornarice poražene nacije svojoj sudbini talijanskog ratnog plijena. Ovo moje istraživanje, zahvaljujući i novim dokumentima pronađenima u Povijesnom uredu Talijanske mornarice, ima namjeru pojasniti ovaj spor od prije 90 godina, kojem se nikad nije pristupilo ozbiljno.

POVZETEK

POTOPITEV SMS VIRIBUS UNITIS: VOJAŠKI ALI POLITIČNI DOGODEK?

Ob zori dne 1. novembra 1918 je t.i. *Mignatta*, ki sta jo vodila dva častnika Italijanske kraljeve mornarice, Raffaele Rossetti in Raffaele Paolucci, potopila bojno ladjo *Viribus Unitis* v Puljskem zalivu. V naslednjih letih se je vnela debata o vojaški potrebi te akcije, upoštevajoč dejstvo, da so takrat potekala mirovna pogajanja med Avstro-ogrskim cesarstvom, ki je takrat že razpadalo, in Kraljevino Italijo. Operacijo so določili že pred časom, izpeljana pa je bila zaradi notranjih političnih in splošnejših razlogov Kraljeve mornarice: avstro-ogrsko ladjevje je namreč prešlo pod še neustanovljeno

Kraljevino Srbov, Hrvatov in Slovencev. Kraljevina Srbija je bila v vojnem času zaveznica, ostala dva naroda pa sta pripadala Avstro-ogorskemu cesarstvu in sta bila zato poraženca in zato je tovrstni "prehod" zgedal kot nek poskus, da bi ladjevje poražene države izmaknili njeni usodi, ker naj bi postalo vojaški plen Kraljevine Italije. S pričujočo raziskavo nameravam pojasniti, tudi na podlagi novih dokumentov iz Zgodovinskega urada Italijanske mornarice, to sporno vprašanje, ki čeprav je že 90 let staro, ni bilo nikoli dovolj poglobljeno.