



18.
Mas in navigazione durante la guerra 1915-18.

Fu specialmente la scossa emotiva della morte – avvenuta nella propria abitazione il Capo d'Anno 1954 – e delle solenni onoranze pubbliche, con le salve di fucileria del picchetto d'onore e la bara avvolta nel tricolore sull'affusto di cannone (ero allora poco più d'un ragazzo), che mi spinse a considerare nella figura semplice di mio Zio i tratti d'eroico coraggio manifestato nell'impresa di Premuda, concisamente descritta nella motivazione della medaglia d'oro nei seguenti termini:

"Comandante di piccola silurante in perlustrazione nelle acque di Dalmazia, assecondava con pronta intelligenza, immediata decisione e mirabile ardire il comandante della sua sezione nel portare a fondo l'attacco contro una poderosa forza navale nemica.

Superata la linea fortissima delle scorte, procedeva risolutamente all'attacco di una delle corazzate e con animo gagliardo, straordinaria abilità e fortunata audacia lo portava a compimento esplicando così le più belle doti di perizia militare e marinaresca.

Costa Dalmata, notte sul 10 giugno 1918'

I M.A.S., motoscafi da guerra

Per avere una giusta cognizione dello svolgimento e delle implicazioni di tale evento occorre tener presenti le caratteristiche dell'unità navale

che nella riferita motivazione viene indicata come "piccola silurante". Si trattava d'un agile battello ufficialmente denominato *Motoscafo armato silurante* o *Motoscafo antisommergibile*, ma comunemente nota con l'acronimo di M.A.S., cui si rifece lo stesso D'Annunzio nel comporre il celebre motto *Memento Audere Semper*. Del resto fu proprio su questi mezzi che il *Vate* si rese protagonista della Beffa di Buccari, attuata con Luigi Rizzo e Costanzo Ciano soltanto quattro mesi prima dell'impresa di Premuda: il mas da lui usato è oggi visibile al Vittoriale degli Italiani presso Gardone Riviera mentre quello comandato da Rizzo a Premuda è conservato a Roma nel Sacratio delle Bandiere al Vittoriano (un modello di quest'ultimo si trova esposto nel Museo Tecnico Navale della Spezia).

Derivati dai motoscafi civili con motore a benzina e della stazza d'appena una ventina di tonnellate, i mas avevano un equipaggio d'una mezza dozzina d'uomini ed erano armati con due grossi siluri, un cannone o mitragliatrice e alcune bombe di profondità; durante la guerra del '15-'18 ebbero largo impiego nella marina italiana in quanto particolarmente adatti sia al pattugliamento contro i sommergibili sia per attacchi insidiosi a navi di maggiore tonnellaggio.

Oggi la vista in un museo di queste modeste e fragili strutture in legno e tela, affondabili con una semplice raffica di mitraglia e perfino inadatte a

tener bene il mare per l'esiguo pescaggio della chiglia, ci lascia sbigottiti e commossi al pensiero degli uomini che combattevano affidandosi a tali mezzi.

Un attacco fulmineo

All'imbrunire del 9 giugno 1918 i mas 15 e 21, rispettivamente comandati dal capitano di corvetta siciliano Luigi Rizzo (capo della minuscola squadriglia) e dal guardiamarina Giuseppe Aonzo, salpano dal porto d'Ancona a rimorchio di due torpediniere per raggiungere la costa dalmata dove, mollato il traino nei dintorni dell'isola di Premuda, iniziano un pattugliamento che sarebbe dovuto terminare verso le quattro del mattino successivo con il ricongiungimento alle torpediniere. Senonché, a meno di un'ora dal previsto incontro (cioè "verso le ore 3 15"), viene segnalata in lontananza "una grande nuvola di fumo". L'avvistamento determina un subitaneo cambiamento di programma e la fulminea azione che Rizzo, nell'immediatezza dell'accaduto, così riferisce nel suo rapporto all'Autorità militare:

"Esclusa l'ipotesi che potessero essere le nostre torpediniere (che in quell'ora avrebbero dovuto trovarsi in vicinanza del punto A e che in ogni caso non avrebbero potuto emettere così tanto fumo), giudicai che, scoperto dalla stazione di Gruiza, caccia-torpediniere e torpediniere provenienti da Lussin fossero venuti a darmi la caccia.

Tale ipotesi, oltre che dalla provenienza delle unità (Nord), era giustificata dal fatto che colli d'oca ai tubi di scarico e cassette imbottite ai rinvii ed alle punterie dei motori, se diminuiscono di molto il rumore, sono insufficienti, specie con notte calma e brumosa.

Essendo già l'alba non ritenni consigliabile prendere caccia perché con l'aumentare della luce i caccia-torpediniere avrebbero facilmente, in vicinanza della costa nemica, avuto ragione dei due MAS, la cui velocità massima con siluri si aggira sulle 20 miglia.

Decisi perciò di approfittare della luce incerta per prevenire l'attacco e perciò invertii, seguito dal MAS 21, la rotta dirigendo sulle unità nemiche alla minima velocità onde non far rumore ed evitare i baffi a prua che avrebbero tradito la mia presenza.

Avvicinando il nemico, mi accorsi dell'inesattezza dell'ipotesi trattandosi di due grosse navi scortate da 8 o 10 caccia-torpediniere che le proteggevano di prora, a poppa e sui fianchi. Decisi di eseguire il lancio alla minima distanza possibile e perciò diressi in modo da portarmi all'attacco passando fra i due caccia che fiancheggiavano la prima nave.

Per scapolare il caccia sulla mia sinistra portai la velocità da 9 a 12 miglia riuscendo senza essere scorto ad oltrepassare di 100m. la linea dei caccia e lanciare due siluri contro la prima nave ad una distanza di non oltre 300 metri. I due siluri colpivano la nave e scoppiavano, quello di dritta fra il primo e il secondo fumaiolo, e quello di sinistra fra il fumaiolo poppiere e la poppa, sollevando due grandi nuvole di acqua e fumo nerastro.

I siluri essendo preparati per l'attacco contro siluranti erano regolati a m. 1,5. La nave non eseguì alcuna manovra per evitare i siluri.

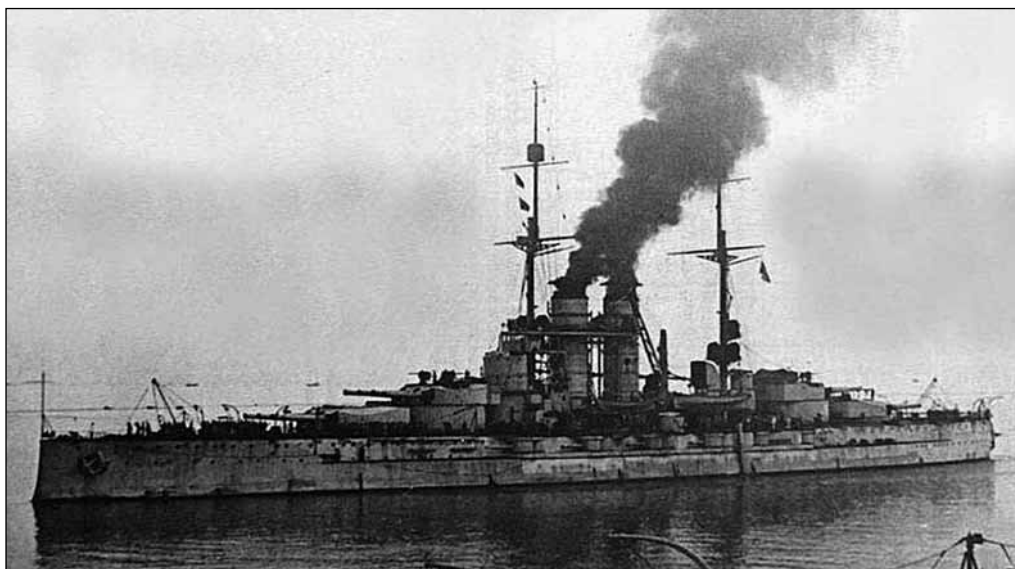
Il caccia-torpediniere alla mia sinistra accortosi del lancio dirigeva per tagliarmi la strada riuscendo, ad evoluzione compiuta del MAS, a mettersi sulla mia scia; ad una distanza da 100 a 150m. apriva il fuoco con un solo pezzo con colpi ben diretti ma leggermente alti che scoppiavano di prora.

Per evitare la rettifica del tiro non usai le mitragliere e, tenendomi il caccia-torpediniere esattamente sulla scia, lanciavo una bomba anti-sommergibile che non scoppiò. Una seconda bomba scoppiò vicino alla sua prora. Esso accostò di 90° ed io con accostata a sinistra ne aumentai la distanza perdendolo poco dopo di vista.

Nel frattempo date le condizioni di luce e lo stato di allarme, per il quale non era consigliabile l'intervento delle nostre due torpediniere, eseguii per due volte il segnale convenzionale stabilito: tre separatori, un Very verde: -Ho silurato; ritiratevi su Ancona -.

Verso le ore 5 avendo avvistate le torpediniere, alle quali si era già congiunto il MAS 21, segnalavo le notizie, onde ne fosse data comunicazione radiotelegrafica alle Autorità Superiori.

Il MAS 21, come risulta dall'allegato rapporto del Guardiamarina di complemento signor Aonzo, eseguiva l'attacco contro l'altra nave. Il lancio del siluro di dritta procedeva regolarmente, ed il siluro regolato a due metri scoppiava a poppavia della ciminiera. Il lancio del siluro di sinistra, per incompleta apertura della tenaglia, non avvenne regolarmente ed il siluro mancò il bersaglio.



19.

La corazzata austro-ungarica Santo Stefano.

Il comandante del MAS 21 che effettuò il lancio poco dopo il MAS 15 dichiara di aver veduto la prima nave già sbandata. Il siluramento fu effettuato alle 3h 25m a circa 90 10 miglia per 220° da Gruiza. Il convoglio nemico navigava verso il Sud.

La sagoma e la grandezza delle navi, il numero e la posizione delle ciminiere addossate al sottile albero prodiero, fanno ritenere per certo trattarsi di due Viribus Unitis o per lo meno di due Radetsky...

Il personale dei MAS ha dato prova delle più belle virtù di calma e di coraggio, sia nell'attacco che nell'inseguimento.

Nessun danno ai MAS, né alle persone."

Il comandante Rizzo non s'era ingannato nel ritenere che la nave da lui colpita appartenesse alla tipologia delle "Viribus Unitis", trattandosi precisamente della corazzata Szent István (Santo Stefano) che, centrata dai due siluri, cominciò subito a imbarcare torrenti d'acqua e a sviluppare incendi nella zona macchine. Il capitano austriaco, manovrando a sud verso la vicina isola di Melada con la ridotta potenza delle caldaie ancora in funzione, cercò di salvare la nave. Essa fu poi presa a traino dalla gemella Tegetthoff, che però dovette presto sciogliere le funi per l'imminente pericolo di rovesciamento, verificatosi poco più tardi, alle ore 6.05 e subito seguito - dopo soli 7 minuti - dal rapido affondamento.

Si deve alla complessiva tenuta in superficie di quasi tre ore dal siluramento - e alla previdente disposizione austriaca che le reclute di mare doversero apprendere il nuoto - se il numero di vittime della *Santo Stefano* rimase limitato: su un equipaggio di 1087 uomini perirono infatti quattro ufficiali e 85 marinai, prevalentemente a causa delle esplosioni e dei conseguenti incendi.

La corazzata Tegetthoff, che nella formazione intercettata seguiva la *Santo Stefano*, costituiva l'obiettivo perseguito - in accordo con Rizzo che aveva scelto di puntare sulla prima delle due grandi navi - dal guardiamarina Giuseppe Aonzo al comando del mas 21. Anche questo motoscafo, come quello dell'ufficiale siciliano, superò il cordone protettivo delle unità di scorta con altrettanta destrezza e - con rischio ancor maggiore - si portò in vicinanza della seconda corazzata, lanciando i due siluri quando già la prima era stata colpita. Ma la fortuna non gli fu propizia poiché un siluro, per il cattivo funzionamento delle tenaglie, andò perduto, mentre l'altro esplose solo a breve distanza dal bersaglio, dando così ad Aonzo l'immediata sensazione che fosse andato a segno. La nuova detonazione contribuì comunque ad aumentare il disorientamento della squadra austriaca, agevolando l'ardua manovra di sganciamento dei mas, avventurosamente ma felicemente conclusasi.

Il fallimento della spedizione austriaca

La nave colata a picco da Rizzo, costruita nei cantieri di Fiume ed entrata in servizio nel novembre 1915, presentava dimensioni per allora impressionanti, misurando 152 m. in lunghezza e 27 in larghezza, con una stazza di 20.000 tonnellate: vale a dire mille volte superiore a quella dei mas attaccanti! Conseguentemente disponeva d'una potenza di fuoco formidabile, costituita da 12 cannoni da 305 mm. (disposti su torri trinate) e altrettanti da 150, 38 cannoncini da 70 e 37 mm. nonché da 4 mitragliatrici; era inoltre dotata di 4 tubi lanciasiluri. Nonostante la mole e le fasciature in acciaio ricoprenti scafo, ponte, torri e casematte, poteva raggiungere, con le 12 caldaie dotate di turbine a vapore, la velocità di 20 nodi (la stessa degli agili mas!), con un'autonomia, a media andatura, di quasi 8.000 chilometri.

Appartenevano alla stessa classe - quindi connotate da caratteristiche simili - le corazzate "Viribus Unitis" (da cui la serie traeva il nome, allusivo all'accresciuta forza delle monarchie unificate

d'Austria e d'Ungheria), Prinz Eugen e Tegetthoff. Mentre quest'ultima aveva lasciato Pola insieme alla Santo Stefano la sera del 9 giugno, le altre due corazzate erano salpate dal medesimo porto 24 ore prima e tutte avrebbero dovuto riunirsi più a Sud, con le rispettive scorte, all'alba dell'11 giugno per poi forzare e distruggere lo sbarramento del Canale d'Otranto che non soltanto imbottigliava la flotta austro-ungarica nell'Alto Adriatico, ma impediva qualsiasi rifornimento via mare.

L'operazione era stata approntata in gran segreto, con il benestare dello stesso Imperatore, dall'ammiraglio magiaro Miklos Horthy di Nagybánya, comandante dell'Imperial-Regia Kriegsmarine (e futuro Reggente d'Ungheria), nell'imminenza della grande offensiva per lo sfondamento della linea italiana sul Piave. Questa duplice azione costituiva l'ultimo poderoso sforzo austro-ungarico per ribaltare le vacillanti sorti del conflitto.

Il piano di Horthy era valido e accuratamente preparato; se fallì lo si dovette soltanto all'imprevedibile evento costituito dall'assalto improvvisato e temerario di due fragili battelli. Assalto che non



20. *La Santo Stefano poco prima di affondare.*

si sarebbe realizzato se i comandanti dei mas si fossero attenuti alla normale prassi militare anziché adottare un comportamento molto al di sopra della semplice osservanza del dovere. Al riguardo si può notare come nelle istruzioni del Comando di Ancona ai due ufficiali per quella notte fra il 9 e il 10 giugno (recentemente pubblicate in *Marinai savonesi*) si disponesse che "in caso di avvistamento di velivoli nemici la missione è da ritenersi annullata e tutti ripiegheranno su Ancona. Lo stesso sarà fatto nel caso di avvistamento di navi nemiche". In quest'ultimo frangente si doveva peraltro valutare se fosse possibile effettuare un attacco; eventualità ovviamente da escludere di fronte a navigli agguerriti o addirittura, come nel caso, di superiorità schiacciante. Vi è poi un'ulteriore circostanza a mettere in risalto l'estremo coraggio di Rizzo e Aonzo. Essi infatti, dopo la decisione d'affrontare la squadra nemica, avevano aperte due possibilità: o lanciare i siluri a qualcuna delle unità più vulnerabili oppure penetrare dentro la formazione nemica, rinunciando a concrete probabilità di allontanamento e di scampo per colpire più facilmente le corazzate stesse. La scelta della seconda opzione e il sangue freddo che – oltre alle ragionevoli speranze – permise loro di sfuggire con abili manovre al contrattacco e all'inseguimento nemico mettono dunque in ancor maggiore evidenza l'eroismo dei due ufficiali.

La perfetta riuscita dei leggeri scafi italiani in una così rapida azione (la durata dell'attacco si concluse in una dozzina di minuti o poco più), la constatata inutilità degli apparati di difesa, l'entità del disastro e la previsione – erronea – del probabile

rinnovarsi di simili colpi scoraggiarono a tal punto l'ammiraglio ungherese (che pure era stato tanto sicuro del successo da imbarcare una troupe cinematografica che così poté invece documentare – primo caso nella storia – ogni fase dell'affondamento) da indurlo a sospendere la spedizione e a ritirare definitivamente la flotta a Pola.

La vasta eco dell'impresa di Rizzo e Aonzo a Premuda – certamente fra le più audaci della Marina italiana – servì a rafforzare il morale delle nostre truppe al fronte che, pochi giorni dopo, avrebbero vittoriosamente contrastato l'offensiva austro-ungarica sferrata sul Piave il 15 giugno. Si può quindi affermare che i siluri dei mas affondarono insieme alla Santo Stefano le residue speranze di vittoria dell'Impero asburgico.

Giuseppe Buscaglia

Bibliografia

G. Buscaglia, *Aonzo Giuseppe*, in *Dizionario biografico dei Liguri*, vol. I, Genova 1992, alla voce, con bibliografia precedente.

G. Milazzo, *Giuseppe Aonzo e l'impresa di Premuda*, in "Atti e memorie della Società Savonese di Storia Patria", n.s., vol. XXXIX (2003), pp. 251-285.

G. Grillo - S. Bocchino, *Giuseppe Aonzo l'eroe taciturno*, in AA.VV., *Marinai savonesi*, Savona 2007, pp. 11-35.