



Società di Storia Patria per la Puglia
Sezione di Brindisi



LA PUGLIA, IL SALENTO, BRINDISI
E LA GRANDE GUERRA

Atti dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica

Brindisi 2014-2018

L'affondamento della corazzata Regina Margherita
Gianfranco Perri



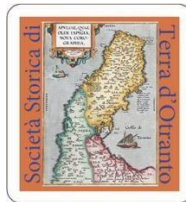
History Digital
LIBRARY



*Società di Storia
Patria per la Puglia
Sezione di Brindisi*

Collana Convegni
VII

Società Storica di Terra d'Otranto



Rotary International Club



Collana Testi e Documenti
V

 **History Digital**
L I B R A R Y

Gianfranco Perri

L'affondamento della corazzata Regina Margherita

A Brindisi, già entrata la stagione balneare, la notizia dell'attentato a Sarajevo del 29 giugno non fece scalpore e del resto l'Italia il seguente 2 agosto si dichiarò neutrale nella guerra già scoppiata tra gli imperi centrali e gli alleati dell'Intesa. Per la città le cose cominciarono a cambiare molto presto: la regia marina italiana spostò a Brindisi la prima squadra navale e così, otto enormi navi, il 22 di luglio calarono le ancore nell'avamposto. Il traffico commerciale del porto fu ridotto e poi sospeso e ai pescatori fu vietata la pesca fuori porto, a causa dell'indiscriminato minaggio delle acque adriatiche condotto dalla marina austriaca.

Fu requisito un lungo tratto della costa Guacina, nel lato Ovest del porto medio, per creare una base d'idrovolanti e costruirne le aviorimesse. Fu chiuso l'accesso al Ponte Piccolo per crearvi un passo doganale. Fu ristretto il passo su Ponte Grande. Si requisì e si recintò l'area di piazza Castello per crearvi una caserma. In città cominciarono ad affluire numerosi profughi dai paesi balcanici, creando ben presto situazioni di emergenza umanitaria, alle quali l'amministrazione comunale e i cittadini stessi fecero fronte nel migliore dei modi possibili, anche se tra grandi difficoltà logistiche, rese ancora più critiche dal costante arrivo in città di numerose truppe italiane in transito, da alloggiare con i loro ufficiali.

Il 24 maggio 1915, l'Italia entrò in guerra contro l'impero austro-ungarico e Brindisi assunse da subito l'aspetto di una piazzaforte navale: fu limitata la libertà di transito con quella degli abitanti e a quasi tutti i pescatori furono sequestrate le barche. Le acque del porto di Brindisi si riempirono di decine e decine di unità militari, italiane,

francesi e inglesi: incrociatori, corazzate, sottomarini e idrovolanti. S'istallarono varie batterie costiere, fisse e mobili.

Nel 1916 furono costruite per la base brindisina degli idrovolanti da combattimento, le grandi aerorimesse progettate dall'ingegner Luigi Bresciani: sei *hangar* con muratura di tufi e cemento e con copertura a botte con sesto ribassato in solaio latero-cementizio. Adiacenti agli *hangar* Bresciani, si costruirono anche tre enormi hangar per dirigibili, i quali però furono poi dismessi e trasferiti sulla Brindisi-San Vito dei Normanni, per ragioni di sicurezza. Il porto di Brindisi divenne base dei MAS, i famosi velocissimi Motoscafi Anti Sommergibili, ideati e realizzati dall'Italia, che presto risultarono efficientissimi mezzi navali di guerra.

I primi gravi bombardamenti aerei avvennero il 27 luglio e il 10 agosto 1916. Un bombardamento notturno del 29 settembre 1917 distrusse molte abitazioni e causò anche numerose vittime civili. Il 9 maggio 1918 uno dei due aerei austriaci, il K 387, che bombardò Brindisi fu abbattuto e furono fatti prigionieri gli aviatori a bordo. Il 9 giugno, una squadriglia di quattordici idrovolanti austriaci attaccò la piazzaforte marittima e uno di essi fu catturato. Due dei sommergibili di base a Brindisi non vi fecero mai più ritorno, scomparendo con tutto l'equipaggio, senza lasciare traccia alcuna: il *Balilla* nell'aprile del 1916 e il *W4* nel luglio 1917.

A consuntivo, il contributo militare della città a quella guerra terribile fu notevole, anche in termini ufficiali: duecentoventi sette unità di guerra concentrate nel porto contemporaneamente ad altre unità alleate, duecentosette azioni aereonavali, trenta incursioni aeree nemiche con seicentosessanta bombe sulla città e quattordici aerei nemici abbattuti. Conclusa la guerra con la vittoria del 4 novembre 1918, alla città di Brindisi fu conferita la croce al merito di guerra dall'ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, capo di stato maggiore della marina italiana e duca del mare, comandante in capo delle forze

navali italiane del Basso Adriatico che da Brindisi diresse le operazioni della guerra sul mare.

La *Regina Margherita* era una regia nave da battaglia, gemella della *Benedetto Brin*; nella notte tra l'11 e il 12 dicembre del 1916, uscendo dalla baia di Valona diretta a Taranto, urtò due mine e in pochi minuti s'inabissò con il suo comandante e con seicento settantaquattro dei novecentocinquanta militari che erano a bordo. Tra le tante vittime si annoverarono nove marinai brindisini: Borioni Carlo, Caforio Francesco, Magliano Angelo, Nani Salvatore, Taliento Cosimo, Tevere Lorenzo, Toma Cosimo, Ungaro Giacinto e Villani Giuseppe. La nave era stata impostata nel 1898 nell'arsenale di La Spezia, varata nel 1901 e consegnata alla Regia Marina nel 1904. Il suo dislocamento normale era di 13.427 tonnellate, quello a pieno carico di 14.574 tonnellate. Era lunga 138,6 metri, larga 23,8 e con un'immersione di 8,9 metri. L'apparato motore era composto da ventotto caldaie che alimentavano due motrici alternative che sviluppavano una potenza di 20.000 cavalli per una velocità di venti nodi. L'unità era stata consegnata alla Regia Marina il 14 aprile 1904 e l'11 maggio dello stesso anno a La Spezia le era stata assegnata la bandiera di combattimento dalla regina Margherita in persona.

Fino al 15 dicembre 1910 la maestosa nave da battaglia rivestì il ruolo di nave ammiraglia della flotta e nel dicembre 1908 e gennaio 1909 partecipò attivamente alle operazioni di soccorso delle popolazioni di Messina e di Reggio Calabria colpite dal terremoto. Partecipò quindi alla guerra italo-turca del 1911-12 sia con azioni nel Bosforo sia prendendo parte alla presa dell'isola di Rodi e all'occupazione del Dodecaneso. Nei primi mesi del 1913, la *Regina Margherita* fu assegnata alle forze navali destinate alla sorveglianza nel Mediterraneo Orientale e alla protezione delle isole occupate in Egeo.

Nel 1915 la *Regina Margherita* fu in prima linea nell'operazione di salvataggio dell'esercito serbo; con l'entrata in guerra dell'Italia, nell'ambito della strategia navale di blocco del canale d'Otranto e della baia albanese di Valona, la *Regina Margherita* ebbe inizialmente assegnata come base Brindisi. Nell'aprile del 1916 si spostò presso la dirimpettaia base navale italiana nell'isola di Saseno all'ingresso della baia di Valona. Posta a difesa del campo minato della baia di Valona, l'unità da battaglia italiana, al comando del capitano di vascello Giovanbattista Bozzo Gravina, assunse le funzioni di nave ammiraglia di divisione con l'insegna del contrammiraglio Cusani Visconti.

Nel mese di dicembre 1916 fu disposto che la *Regina Margherita* rientrasse a Taranto per il normale ciclo di lavori di carenaggio in bacino. In considerazione delle pessime condizioni atmosferiche e del mare in tempesta, l'11 dicembre il viceammiraglio Enrico Millo, comandante del porto di Valona, diede l'ordine di salpare per Taranto rimettendo alla decisione del comandante Bozzo l'orario della partenza. Questi, verso le nove di sera dello stesso giorno, osservando che la tempesta si stava placando, ordinò di levare le ancore e dirigersi verso l'uscita della baia.

La potente unità, scortata dai cacciatorpediniere *Ardente* e *Indomito*, si avviò a manovrare nel corridoio aperto tra i campi minati della baia. Nel tratto di mare tra l'isola di Saseno e punta Linguetta, la nave incappò in due mine che provocarono esplosioni sia da sinistra nel deposito delle munizioni di prora e sia da destra al centro nave, in corrispondenza del locale apparato motore. Le esplosioni lasciarono la nave senza governo e, mentre proseguendo con abbrivio si appruava, molti degli uomini superstiti ebbero il tempo di riunirsi a poppa anche se solo per breve tempo. Dopo soli cinque minuti dalle esplosioni, la nave s'inabissò di prua portando in fondo al mare il comandante Bozzo e seicentoquattordici uomini dell'equipaggio.

Fra le vittime era il generale Oreste Bandini, comandante del XVI Corpo d'Armata operante in Albania, a bordo perché doveva rientrare in Italia. Si salvarono solo 275 uomini, 18 ufficiali e 257 marinai, grazie ai soccorsi dei due cacciatorpediniere di scorta. Le pessime condizioni del mare, altrimenti, avrebbero fatto scomparire tra i flutti l'intero equipaggio della "Regina Margherita".

Questo il comunicato ufficiale del tragico evento:

«Per quanto siano venuti a mancare quelli che avrebbero potuto spiegare con tutta esattezza il succedersi dei fatti, pur nondimeno essi possono ricostruirsi con la necessaria precisione nella loro tragica semplicità e si può subito affermare che la perdita della nave non deve attribuirsi a dolo o ad insidia nemica, ma ad una disgraziata fatalità di molte circostanze concomitanti che hanno tratto il Comando in "errore" di apprezzamenti e conseguentemente di decisioni».

Le fonti austriache però, accreditarono l'affondamento al sommergibile posamine austriaco UC14 di base a Pola ed i più importanti storici della marina austroungarica lo hanno più volte confermato. Poi:

«Il ritrovamento, nell'agosto del 2005, del relitto della "Regina Margherita" a 68 metri di profondità con la conseguente determinazione della sua esatta posizione però, ha finalmente permesso di accertare – attraverso il confronto della posizione con l'estensione del campo minato e con quella del canale di sicurezza; mediante i calcoli della rotta, della velocità e dei tempi di percorrenza; e quant'altro – che la posizione della nave al momento del suo affondamento era all'interno del canale di sicurezza del campo minato. E quindi, anche se è impossibile sapere se le due mine che hanno urtato la "Regina Margherita" fossero

quelle tedesche dell'UC14 o quelle italiane staccatesi dagli ormeggi a causa della bufera di quel giorno, sicuramente si può affermare che il comandante Giovanbattista Bozzo non fece alcun errore o alcuna sbagliata valutazione nel condurre la nave nel canale di sicurezza che gli avrebbe dovuto consentire di uscire indenne dal campo minato della baia di Valona¹. [*“Così abbiamo trovato il relitto della Regina Margherita la Corazzata scomparsa”* di Fabio Ruberti, 2005]

Quell'affondamento ebbe, naturalmente, molta risonanza in tutto il mondo e specialmente in Italia, sia per l'enorme numero delle vittime e sia per la fama che aveva la nave colata a picco. Il lutto colpì duramente Brindisi e i brindisini. Anche se non era certo la prima volta che un affondamento produceva vittime tra i numerosi marinai brindisini imbarcati sulle unità della Marina Militare e Mercantile, mai era accaduto che in un solo episodio ne perissero tanti: nove.

Un anno prima, il 23 novembre 1915, era stato silurato e affondato il piroscafo *Palatino* mentre partecipava alle operazioni di salvataggio dell'esercito serbo; su di esso erano imbarcati e perirono tre marinai brindisini, due di loro fratelli: Carmelo Teodoro e Giovanni Capozziello, figli di Cosimo e di Lucia Ciacatiello, nati entrambi in via Schiavoni: il più grande Carmelo Teodoro il 20 agosto 1876 e il più piccolo Giovanni, sposato con Consiglia De Tommaso il 3 giugno 1889. La terza vittima brindisina del *Palatino* fu il marinaio Emilio Vespro nato il 28 maggio del 1880 sposato, con Cosima Tricarico. Il 27 settembre 1915, c'era stata nel porto di Brindisi l'immane tragedia dello scoppio della "Benedetto Brin" con quattrocentocinquantesi marinai morti, tra cui il brindisino Cosimo Sindaco di Antonio, nato il

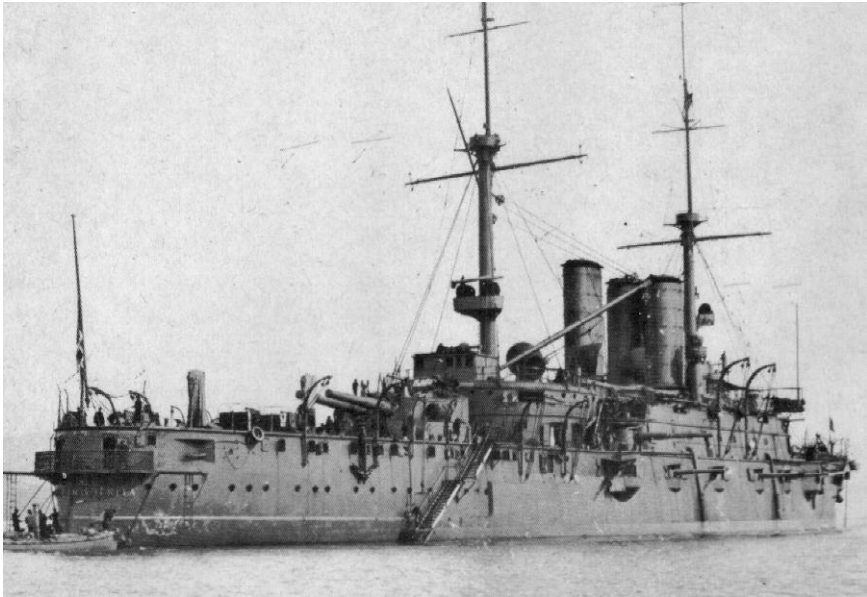
¹ F. Ruberti, *La corazzata scomparsa*,
https://www.academia.edu/22939345/LA_CORAZZATA_SCOMPARSA_SUB_I_taliano

12 febbraio 1893. Il 4 maggio 1917, con il siluramento e affondamento del piroscafo *Perseo* adibito a trasporto truppe, altri tre marittimi brindisini sarebbero periti dispersi in mare: Giuseppe Teodoro Attanasi, nato il 1 giugno 1899; Eupremio Cavaliere, nato il 29 aprile 1897 e Pasquale Romano, nato il 18 novembre 1871.

Questi i dati anagrafici dei nove marinai brindisini dispersi in mare con la regia nave da battaglia *Regina Margherita* e le loro fotografie.²

Nome e cognome	Grado	Data di nascita	Genitori	Abitazione
Carlo Borioni	Torpediniere	28 febbraio 1898	Luigi e Irene Fradalocchi	Vico Schiena
Francesco Caforio	Cannoniere	15 agosto 1893	Giovanni e Maria Carmela De Rosa	Via Schiavoni
Angelo Magliano	Marinaio	1 settembre 1895	Angelo e Rosa Gianfreda	Via San Dionisio
Salvatore Nani	Fuochista scelto	10 ottobre 1893	Cosimo e Lucia Russo	Via Duomo
Cosimo Taliento	Marinaio	22 maggio 1895	Giovanni e Addolorata Fanelli	Via Madonna della Scala
Lorenzo Tevere	Marinaio	30 ottobre 1895	Antonio e Anna Maria Carella	Via Cittadella
Cosimo Toma	Marinaio	12 maggio 1895	Vincenzo e Cosima Vecchio	Via Angeli
Giacinto Ungaro	Marinaio	29 luglio 1895	Stefano e Rosa Coccoiolo	Largo Concordia
Giuseppe Villani	Marinaio	18 gennaio 1895	Vito e Crocefissa Della Croce	Via Scrasce

² Questo capitolo è stato scritto con il contributo di Giuseppe Argentiero, che ha curato la ricerca fotografica e biografica dei nove marinai brindisini morti e dispersi in mare.



1908. La corazzata Regina Margherita.



1901. La Spezia. Varo della corazzata Regina Margherita.

 <p>Carlo Borioni di Luigi e Irene Fradalocchi nato il 28 febbraio 1898</p>	 <p>Francesco Caforio di Giovanni e Maria Carmela De Rosa nato il 15 agosto 1893</p>	 <p>Angelo Magliano di Angelo e Rosa Gianfreda nato il 1° settembre 1895</p>
 <p>Salvatore Nani di Cosimo e Lucia Russo nato il 10 ottobre 1893</p>	 <p>Cosimo Taliento di Giovanni e Addolorata Fanelli nato il 22 maggio 1895</p>	 <p>Lorenzo Tevere di Antonio e Anna Maria Carella nato il 30 ottobre 1895</p>
 <p>Cosimo Toma di Vincenzo e Cosima Vecchio nato il 12 maggio 1895</p>	 <p>Giacinto Ungaro di Stefano e Rosa Cocciolo nato il 12 luglio 1895</p>	 <p>Giuseppe Villani di Vito e Crocefissa Della Croce nato il 18 gennaio 1895</p>

L'11 dicembre 1916 la corazzata "Regina Margherita" colò a picco e tra le vittime disperse anche nove marinai brindisini

Publicato su "Puglia Salento Brindisi e la Grande Guerra"-2018 e il7 Magazine del 3 dicembre 2021

La "Regina Margherita" era una regia nave da battaglia, gemella della "Benedetto Brin", ed in quella notte tempestosa di 105 anni fa, tra l'11 e il 12 dicembre del 1916, uscendo dalla baia di Valona diretta a Taranto, urtò due mine ed in pochi minuti s'inabissò con il suo comandante e con 674 dei 950 militari che erano a bordo: tra le tante vittime disperse, nove marinai brindisini: Borioni Carlo, Caforio Francesco, Magliano Angelo, Nani Salvatore, Taliento Cosimo, Tevere Lorenzo, Toma Cosimo, Ungaro Giacinto e Villani Giuseppe.

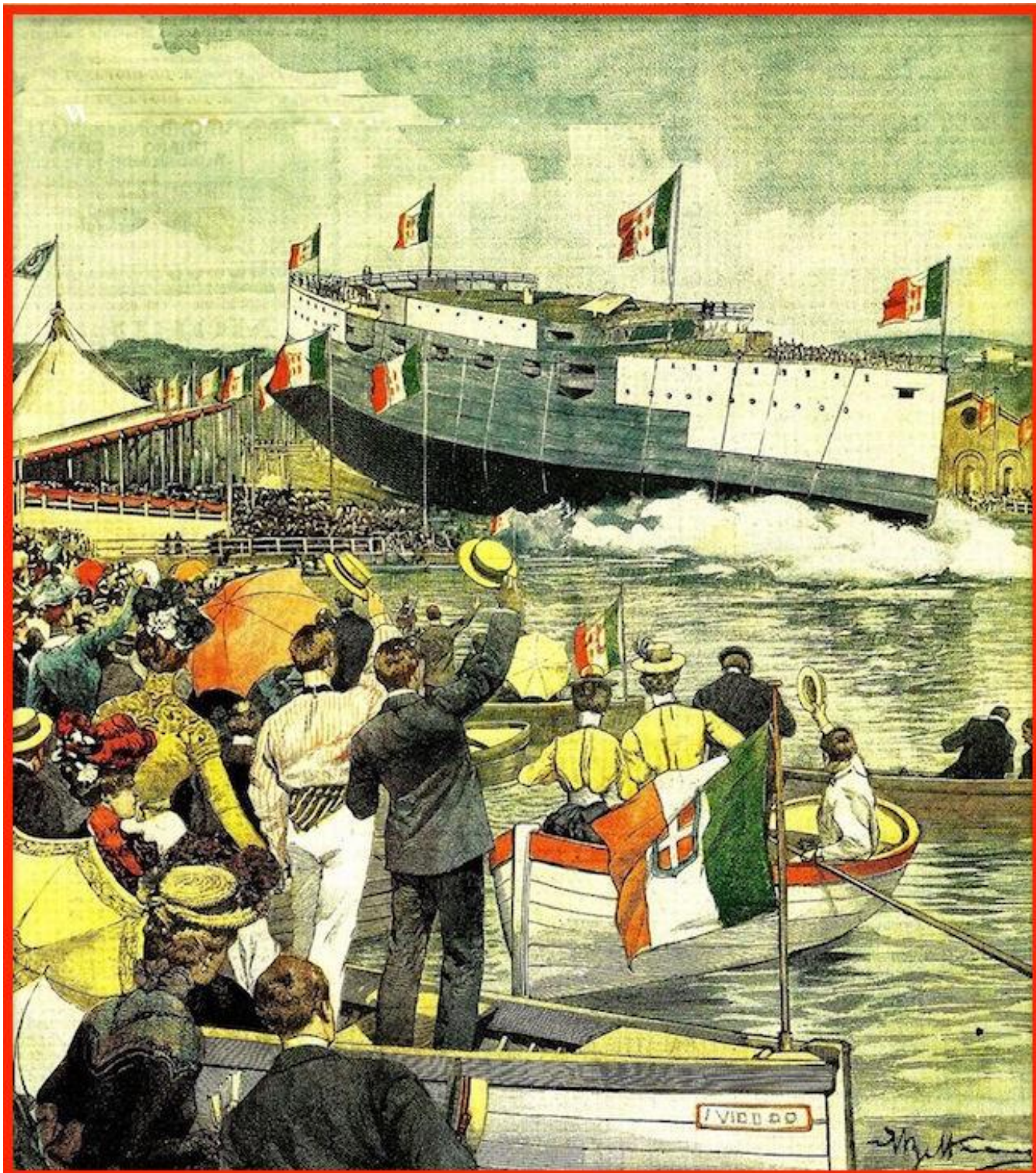
La nave era stata impostata nel 1898 nell'Arsenale di La Spezia, varata nel 1901 e consegnata alla Regia Marina nel 1904. Il suo dislocamento normale era di 13.427 tonnellate, quello a pieno carico di 14.574 tonnellate. Era lunga 138,6 metri, larga 23,8 e con un'immersione di 8,9 metri. L'apparato motore era composto da 28 caldaie che alimentava due motrici alternative che sviluppavano un potenza di 20.000 cavalli per una velocità di 20 nodi. L'unità era stata consegnata alla Regia Marina il 14 aprile 1904 e l'11 maggio dello stesso anno a La Spezia le era stata assegnata la bandiera di combattimento dalla Regina Margherita in persona.

Fino al 15 dicembre 1910 la maestosa nave da battaglia rivestì il ruolo di nave ammiraglia della flotta e nel dicembre 1908 e gennaio 1909 partecipò attivamente alle operazioni di soccorso delle popolazioni di Messina e di Reggio Calabria colpite dal terremoto. Partecipò quindi alla guerra italo-turca del 1911-12 con azioni nel Bosforo e prendendo parte alla presa dell'isola di Rodi ed all'occupazione del Dodecaneso. Nei primi mesi del 1913, la "Regina Margherita" fu assegnata alle forze navali destinate alla sorveglianza nel Mediterraneo Orientale ed alla protezione delle isole occupate in Egeo.

Nel 1915 la regia nave Regina Margherita fu in prima linea nella operazione di salvataggio dell'esercito Serbo partecipando al traghettamento da Valona a Brindisi dei profughi e dei militari serbi con anche la loro cavalleria. Durante quelle traversate ci furono diverse perdite di navi italiane, sia militari che mercantili, giacché le forze austriache riuscirono a disseminare numerose mine anche nel canale di mare che collegava Brindisi con Valona.

Con l'entrata in guerra dell'Italia¹, nell'ambito della strategia navale di blocco del canale d'Otranto e della baia albanese di Valona, la "Regina Margherita" ebbe inizialmente

¹ A Brindisi, già entrata la stagione balneare, la notizia dell'attentato a Sarajevo del 29 giugno non fece scalpore, e del resto l'Italia il seguente 2 agosto si dichiarò neutrale nella guerra già scoppiata tra l'Austria e la Germania da un lato e i paesi dell'Intesa, Francia, Inghilterra, Russia e altri minori, dall'altro lato. Però per la città le cose cominciarono a cambiare: la regia marina italiana, che già da qualche anno si era insediata nel castello di terra e aveva posto la base torpediniere, spostò a Brindisi anche la prima squadra navale e così, 8 enormi navi, il 22 di luglio calarono le ancore nell'avamposto. Il traffico commerciale del porto fu ridotto e poi sospeso e ai pescatori fu vietata la pesca fuori porto, a causa dell'indiscriminato minaggio delle acque adriatiche condotto dalla marina austriaca. La regia marina italiana cominciò a estendere le servitù militari in lungo e in largo per il porto, aggiungendole a quella della strada panoramica che conduceva dalle Sciabiche fino all'estremo seno di ponente, già da qualche anno chiusa al transito. Fu requisita la lunga tratta della costa Guacina, nel lato Ovest del porto medio, per creare una base di idrovolanti e costruirne le aviorimesse. Fu chiuso l'accesso al Ponte Piccolo per crearvi un passo doganale. Fu ristretto il passo su Ponte Grande. Si requisì e si recintò l'area di



Varo della Nave Regina Margherita a La Spezia il 30 maggio 1901

assegnata come base Brindisi. Quindi, nell'aprile del 1916 si spostò presso la dirimpettaia base navale italiana che si trovava nell'isola di Saseno all'ingresso della baia di Valona. Posta dunque a difesa del campo minato della baia di Valona, l'unità da battaglia italiana, al comando del capitano di vascello Giovanbattista Bozzo Gravina, assunse le funzioni di nave ammiraglia di divisione con l'insegna del contrammiraglio Cusani Visconti.

piazza Castello per crearvi una caserma. In città cominciarono ad affluire numerosi profughi dai paesi balcanici, creando ben presto situazioni di emergenza umanitaria, alle quali l'amministrazione comunale e i cittadini stessi fecero fronte nel migliore dei modi possibili, anche se tra grandi difficoltà logistiche, rese ancora più critiche dal costante arrivo in città di numerose truppe italiane "in transito", da alloggiare con i loro ufficiali.

Il 24 maggio 1915, l'Italia entrò in guerra contro l'impero austro-ungarico e Brindisi assunse da subito l'aspetto di una piazzaforte navale: fu limitata la libertà di transito con quella degli abitanti e a quasi tutti i pescatori furono sequestrate le barche. Le acque del porto di Brindisi si riempirono di decine e decine di unità militari, italiane, francesi e inglesi: incrociatori, corazzate, sottomarini e idrovolanti. E si installarono varie batterie costiere, fisse e mobili. Il 27 settembre 1915, alle ore 8 e 10 minuti del mattino un boato squarciò l'aria del porto di Brindisi: esplose la santabarbara della corazzata Benedetto Brin alla fonda nell'avamposto, di fronte alla costa Guacina. La nave s'incendiò e s'inabissò portando con sé in fondo al mare 456 marinai, la metà dell'intero equipaggio di 943 uomini che quel lunedì erano imbarcati, e tra i tantissimi caduti il comandante della nave, il capitano Gino Fara Forni e anche il comandante della 3ª Divisione Navale della 2ª Squadra, il contrammiraglio Ernesto Rubin de Cervin.

Le forze austro-ungariche, con le tedesche e le bulgare, attaccarono la Serbia e la invasero dopo aver vinto la resistenza di un esercito decisamente inferiore, che intraprese la ritirata dal paese verso l'Albania, con il proprio principe Alessandro, erede al trono e parte della popolazione civile. Si trattò di una lunga ritirata epica e disastrosa, per l'impervio del territorio, per il rigidissimo clima invernale e per l'ostilità delle popolazioni locali. Morirono circa trecentomila uomini e solamente centoquarantamila soldati riuscirono a raggiungere i porti di Durazzo e Valona, dove le forze armate italiane crearono campi di raccolta da cui evacuarono verso Brindisi tutte quelle migliaia di soldati e profughi civili, per mezzo di un gigantesco ponte navale che fu ostacolato e ripetutamente colpito dalla marina austriaca. L'operazione di salvataggio ebbe un costo enorme per l'Italia, in termini di navi affondate e di marinai periti. A ricordo del salvataggio dell'esercito serbo, a Brindisi fu murata di fronte al mare una grande epigrafe di marmo.

Nel 1916 furono costruite per la base brindisina degli idrovolanti da combattimento, le grandi aerorimesse progettate dall'ingegnere Luigi Bresciani: 6 hangars con muratura di tufo e cemento e con copertura a botte con sesto ribassato in solaio latero-cementizio. Adiacenti agli hangars Bresciani, si costruirono anche 3 enormi hangars per dirigibili, i quali però furono poi dismessi e trasferiti a San Vito dei Normanni, per ragioni di sicurezza. Il porto di Brindisi divenne base dei MAS, i famosi velocissimi Motoscafi Anti Sommergibili, ideati e realizzati dall'Italia, che presto risultarono efficientissimi mezzi navali di guerra. E quella base presto fece intensificare i bombardamenti aerei su Brindisi. I primi gravi bombardamenti aerei avvennero il 27 luglio e il 10 agosto 1916. Poi, un bombardamento notturno del 29 settembre 1917, distrusse molte abitazioni e causò anche numerose vittime civili. Il 9 maggio 1918 uno dei due aerei austriaci K 387 che bombardarono Brindisi fu abbattuto e furono fatti prigionieri gli aviatori a bordo. E il 9 giugno, una squadriglia di 14 idrovolanti austriaci attaccò la piazzaforte marittima e uno di essi fu catturato. Perlomeno due dei sommergibili di base a Brindisi non vi fecero mai più ritorno, scomparendo con tutto l'equipaggio, senza lasciare traccia alcuna: il Balilla nell'aprile del 1916 e il W4 nel luglio 1917.

A consuntivo, il contributo militare della città a quella guerra terribile fu notevole, anche in termini ufficiali: 227 unità di guerra concentrate nel porto contemporaneamente ad altre unità alleate, 207 azioni aereonavali, 30 incursioni aeree nemiche con 660 bombe sulla città e 14 aerei nemici abbattuti. Conclusa la guerra con la vittoria del 4 novembre 1918, alla città di Brindisi fu conferita la croce al merito di guerra dall'ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, capo di stato maggiore della marina italiana e Duca del mare, che fu comandante in capo delle forze navali italiane del Basso Adriatico e che da Brindisi diresse le operazioni della guerra navale.



La Regia Nave Regina Margherita



Nel mese di dicembre 1916 fu disposto che la “Regina Margherita” rientrasse a Taranto per il normale ciclo di lavori di carenaggio in bacino. In considerazione delle pessime condizioni atmosferiche e del mare in tempesta, l’11 dicembre il viceammiraglio Enrico Millo, comandante del porto di Valona, diede l’ordine di salpare per Taranto rimettendo alla decisione del comandante Bozzo l’orario della partenza. E questi, verso le nove di sera dello stesso giorno, osservando che la tempesta si stava placando, diede ordine di levare le ancore e dirigersi verso l’uscita della baia.

La potente unità era scortata dai cacciatorpediniere Ardente ed Indomito e si avviò a manovrare nel corridoio aperto tra i campi minati della baia. All’improvviso, nel tratto di mare tra l’isola di Saseno e punta Linguetta, la nave incappò in due mine che provocarono esplosioni sia da sinistra nel deposito delle munizioni di prora e sia da destra al centro nave, in corrispondenza del locale apparato motore. Le esplosioni lasciarono la nave senza governo e, mentre proseguendo con abbrivio si appruava, molti degli uomini superstiti ebbero il tempo di riunirsi a poppa ma, per breve tempo. Dopo soli 5 minuti dalle esplosioni, la nave si inabissò di prua portando in fondo al mare il comandante Bozzo e 614 uomini dell’equipaggio.

Finì in fondo al mare anche il generale Oreste Bandini, comandante del XVI Corpo d’Armata operante in Albania, a bordo perché doveva rientrare in Italia. Si salvarono solo 275 uomini, 18 ufficiali e 257 marinai, grazie ai soccorsi dei due cacciatorpediniere di scorta. Le pessime condizioni del mare, altrimenti, avrebbero fatto scomparire tra i flutti l’intero equipaggio della “Regina Margherita”.

Questo il comunicato ufficiale del tragico evento:

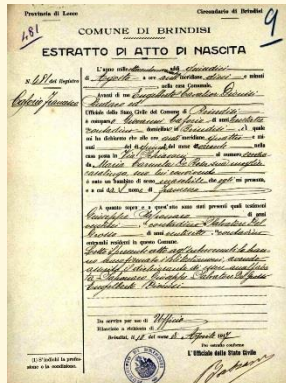
«Per quanto siano venuti a mancare quelli che avrebbero potuto spiegare con tutta esattezza il succedersi dei fatti, pur nondimeno essi possono ricostruirsi con la necessaria precisione nella loro tragica semplicità e si può subito affermare che la perdita della nave non devesi attribuire a dolo o ad insidia nemica, ma ad una disgraziata fatalità di molte circostanze concomitanti che hanno tratto il Comando in “errore” di apprezzamenti e conseguentemente di decisioni».

Le fonti austriache però, accreditarono l’affondamento al sommergibile posamine austriaco UC14 di base a Pola ed i più importanti storici della marina austroungarica lo hanno più volte confermato. Poi:

«Il ritrovamento, nell’agosto del 2005, del relitto della “Regina Margherita” a 68 metri di profondità con la conseguente determinazione della sua esatta posizione però, ha finalmente permesso di accertare – attraverso il confronto della posizione con l’estensione del campo minato e con quella del canale di sicurezza; mediante i calcoli della rotta, della velocità e dei tempi di percorrenza; e quant’altro – che la posizione della nave al momento del suo affondamento era all’interno del canale di sicurezza del campo minato. E quindi, anche se è impossibile sapere se le due mine che hanno urtato la “Regina Margherita” fossero quelle tedesche dell’UC14 o quelle italiane staccatesi dagli ormeggi a causa della bufera di quel giorno, sicuramente si può affermare che il comandante Giovanbattista Bozzo non fece alcun errore o alcuna sbagliata valutazione nel condurre la nave nel canale di sicurezza che gli avrebbe dovuto consentire di uscire indenne dal campo minato della baia di Valona». [*“Così abbiamo trovato il relitto della Regina Margherita la Corazzata scomparsa”* di Fabio Ruberti, 2005]



Carlo Borioni
di Luigi e Irene Fradalocchi
nato il 28 febbraio 1898



Francesco Caforio
di Giovanni e Maria Carmela De Rosa
nato il 15 agosto 1893



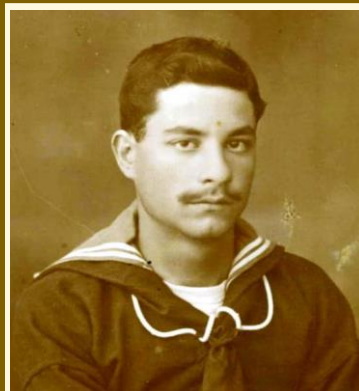
Angelo Magliano
di Angelo e Rosa Gianfreda
nato il 1° settembre 1895



Salvatore Nani
di Cosimo e Lucia Russo
nato il 10 ottobre 1893



Cosimo Taliento
di Giovanni e Addolorata Fanelli
nato il 22 maggio 1895



Lorenzo Tevere
di Antonio e Anna Maria Carella
nato il 30 ottobre 1895



Cosimo Toma
di Vincenzo e Cosima Vecchio
nato il 12 maggio 1895



Giacinto Ungaro
di Stefano e Rosa Cociolo
nato il 12 luglio 1895



Giuseppe Villani
di Vito e Crocefissa Della Croce
nato il 18 gennaio 1895

Quell'affondamento ebbe, naturalmente, molta risonanza in tutto il mondo e specialmente in Italia, sia per l'enorme numero delle vittime e sia per la fama che aveva la nave colata a picco. E il lutto colpì duramente Brindisi e i brindisini. Anche se non era certo la prima volta – né sarebbe stata l'ultima – che da quando era scoppiata la guerra un affondamento produceva vittime cittadine tra i numerosi marinai brindisini imbarcati sulle unità della Marina Militare e Mercantile, mai era accaduto che in un solo episodio ne perissero tanti: **9**.

Un anno prima, il 23 novembre 1915, era stato silurato ed affondato il piroscafo “Palatino” mentre partecipava alle operazioni di salvataggio dell'esercito serbo, e su di esso erano imbarcati e perirono tre marinai brindisini, due di loro fratelli: Carmelo Teodoro e Giovanni Capozziello, figli di Cosimo e di Lucia Ciacatiello, nati entrambi in via Schiavoni: il più grande Carmelo Teodoro il 20 agosto 1876 ed il più piccolo Giovanni il 3 giugno 1889 ed aveva sposato Consiglia De Tommaso. La terza vittima brindisina del “Palatino” fu il marinaio Emilio Vespro nato il 28 maggio del 1880 e anche lui sposato, con Cosima Tricarico. Ed appena un po' prima, il 27 settembre 1915, c'era stata nel porto di Brindisi l'immane tragedia dello scoppio della “Benedetto Brin” con 456 marinai morti, tra cui il brindisino Cosimo Sindaco di Antonio, nato il 12 febbraio 1893. Poi, qualche mese dopo, il 4 maggio 1917, con il siluramento ed affondamento del piroscafo “Perseo” adibito a trasporto truppe, altri tre marittimi brindisini sarebbero periti dispersi in mare: Giuseppe Teodoro Attanasi, nato il 1° giugno 1889; Eupremio Cavaliere, nato il 29 aprile 1897 e Pasquale Romano, nato il 18 novembre 1871.

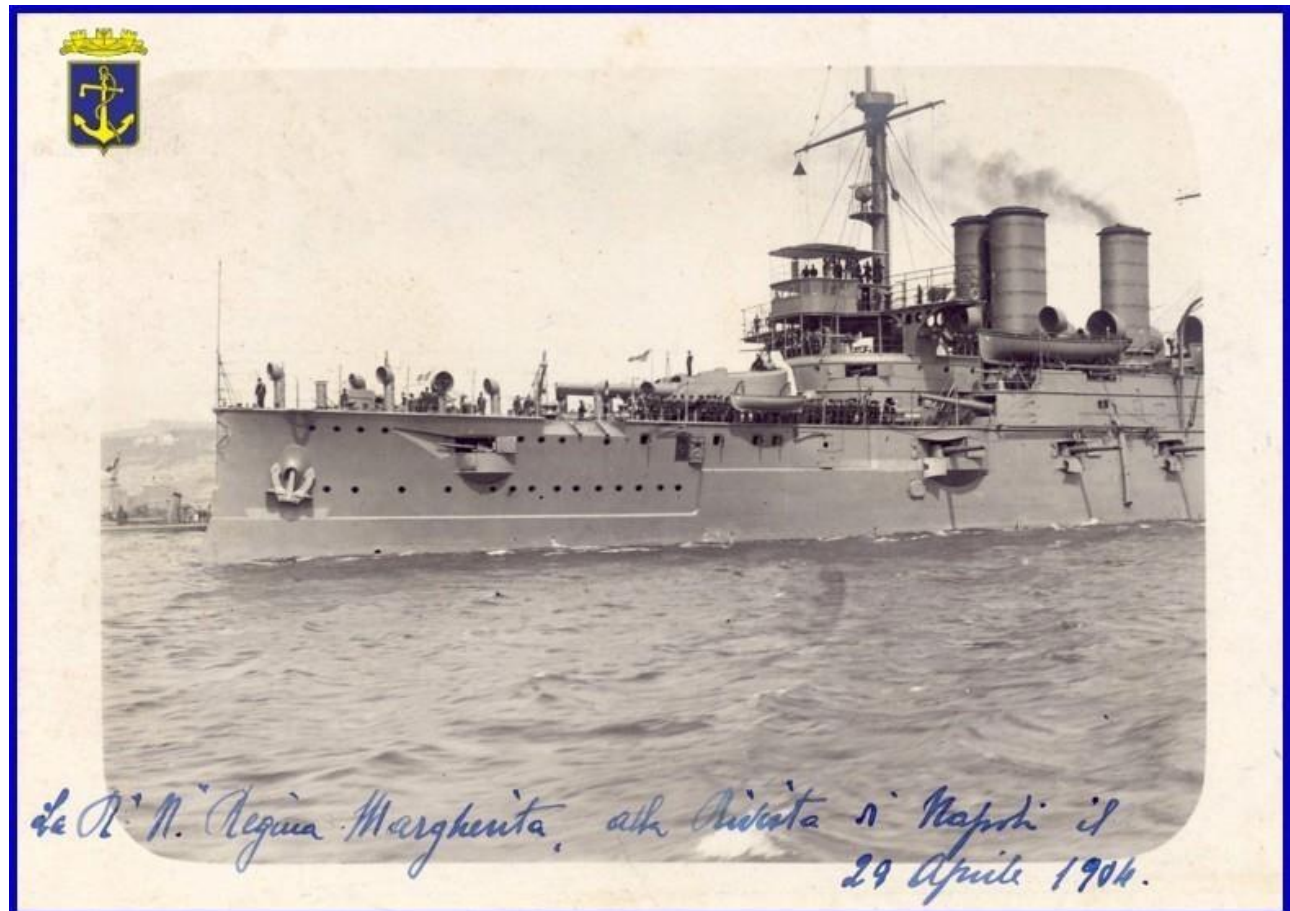
Ma, tornando all'11 dicembre del 1916 e alla tragedia della nave da battaglia “Regina Margherita”, il “**9**” è un numero molto più grande del “**3**” e – anche se nel corso dell'intera Grande Guerra il numero dei marinai brindisini morti dispersi in mare doveva crescere fino a “27” ed il numero totale di marinai brindisini caduti doveva raggiungere i “40” – la notizia dell'affondamento della corazzata “Regina Margherita” fece subito molto scalpore e quando poi si conobbe anche la lista dei dispersi, l'impatto per l'intera città di Brindisi fu enorme. Questi i dati anagrafici dei nove marinai brindisini dispersi in mare con la regia nave da battaglia “Regina Margherita” e le loro fotografie.²

<i>Nome e cognome</i>	<i>Grado</i>	<i>Data di nascita</i>	<i>Genitori</i>	<i>Abitazione</i>
Carlo Borioni	<i>Torpediniere</i>	28 febbraio 1898	<i>Luigi e Irene Fradalocchi</i>	Vico Schiena
Francesco Caforio	<i>Cannoniere</i>	15 agosto 1893	<i>Giovanni e Maria Carmela De Rosa</i>	Via Schiavoni
Angelo Magliano	<i>Marinaio</i>	1 settembre 1895	<i>Angelo e Rosa Gianfreda</i>	Via San Dionisio
Salvatore Nani	<i>Fuochista scelto</i>	10 ottobre 1893	<i>Cosimo e Lucia Russo</i>	Via Duomo
Cosimo Taliento	<i>Marinaio</i>	22 maggio 1895	<i>Giovanni e Addolorata Fanelli</i>	Via Madonna della scala
Lorenzo Tevere	<i>Marinaio</i>	30 ottobre 1895	<i>Antonio e Anna Maria Carella</i>	Via Cittadella
Cosimo Toma	<i>Marinaio</i>	12 maggio 1895	<i>Vincenzo e Cosima Vecchio</i>	Via Angeli
Giacinto Ungaro	<i>Marinaio</i>	29 Luglio 1895	<i>Stefano e Rosa Cocciolo</i>	Largo Concordia
Giuseppe Villani	<i>Marinaio</i>	18 Gennaio 1895	<i>Vito e Crocefissa Della Croce</i>	Via Scrasce

² Questo capitolo è stato scritto con il contributo di Giuseppe Argentiero, che ha curato la ricerca fotografica e biografica dei nove marinai brindisini morti e dispersi in mare.



La regia nave Regina Margherita in navigazione



105 anni fa colò a picco la Regina Margherita: nove brindisini dispersi

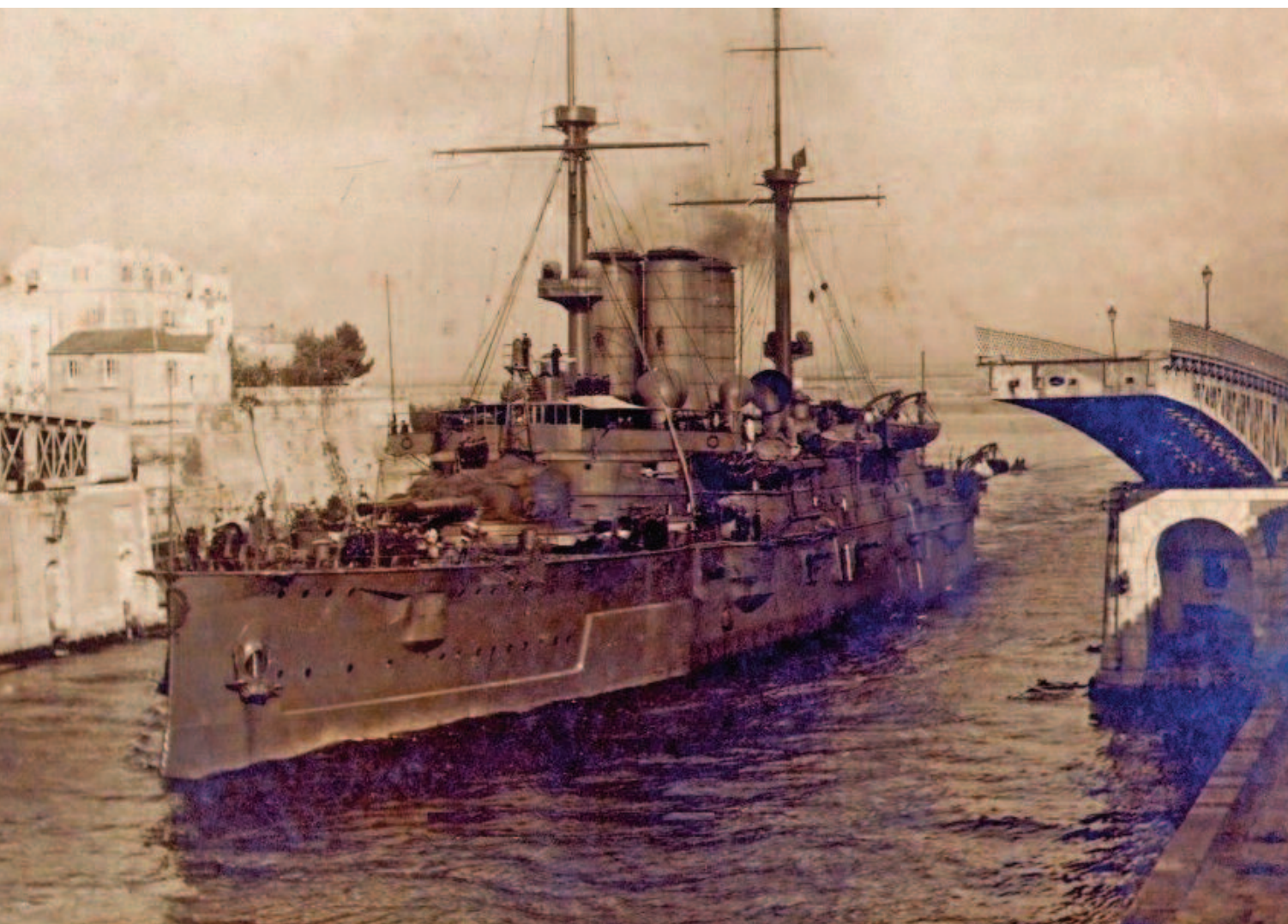
La corazzata della Regia Marina, gemella della «Benedetto Brin», naufragò nella notte tra l'11 e il 12 dicembre 1916 uscendo dal porto di Valona: morirono 675 dei 950 marinai a bordo

di Gianfranco Perri

La “Regina Margherita” era una regia nave da battaglia, gemella della “Benedetto Brin”, ed in quella notte tempestosa di 105 anni fa, tra l'11 e il 12 dicembre del 1916, uscendo dalla baia di Valona diretta a Taranto, urtò due mine ed in pochi minuti s'inabissò con il suo comandante e con 674 dei 950 militari che erano a bordo: tra le tante vittime che restarono disperse, nove marinai brindisini: Carlo Borioni, Francesco Caforio, Angelo Magliano, Salvatore Nani, Cosimo Taliento, Lorenzo Tevere, Cosimo Toma, Giacinto Ungaro e Giuseppe Villani.

La nave era stata impostata nel 1898 nell'Arsenale di La Spezia, varata nel 1901 e consegnata alla Regia Marina nel 1904. Il suo dislocamento normale era di 13.427 tonnellate, quello a pieno carico di 14.574 tonnellate. Era lunga 138,6 metri, larga 23,8 e con un'immersione di 8,9 metri. L'apparato motore era composto da 28 caldaie che alimentava due motrici alternative che sviluppavano un potenza di 20.000 cavalli per una velocità di 20 nodi. L'unità





LE IMMAGINI In alto la regia nave Regina Margherita attraversa il ponte girevole di Taranto. A sinistra il varo a La Spezia il 30 maggio 1901. A destra la poppa del relitto inabissato all'uscita del porto di Valona

era stata consegnata alla Regia Marina il 14 aprile 1904 e l'11 maggio dello stesso anno a La Spezia le era stata assegnata la bandiera di combattimento dalla Regina Margherita in persona.

Fino al 15 dicembre 1910 la maestosa nave da battaglia rivestì il ruolo di nave ammiraglia della flotta e nel dicembre 1908 e nel gennaio 1909, partecipò attivamente alle operazioni di soccorso delle popolazioni di Messina e di Reggio Calabria colpite dal terremoto. Partecipò quindi alla guerra italo-turca del 1911-12 con azioni nel Bosforo e prendendo parte alla presa dell'isola di Rodi ed all'occupazione del resto del Dodecaneso. Nei primi mesi del 1913, la "Regina Margherita" fu assegnata alle forze navali destinate alla sorveglianza nel Mediterraneo Orientale ed alla protezione delle isole occupate in Egeo. ➤



LE IMMAGINI A destra la nave Regina Margherita nel 1904, sotto l'elenco dei nove dispersi brindisini nel naufragio con i nomi dei genitori e l'indirizzo della loro abitazione. Nella pagina accanto le loro foto

Nel 1915 la regia nave Regina Margherita fu in prima linea nella operazione di salvataggio dell'esercito Serbo partecipando al traghettamento da Valona a Brindisi dei profughi e dei militari serbi con anche la loro cavalleria. Durante quelle traversate ci furono diverse perdite di navi italiane, sia militari che mercantili, giacché le forze austriache riuscirono a disseminare numerose mine anche nel canale di mare che collegava Brindisi con Valona.

Con l'entrata in guerra dell'Italia, nell'ambito della strategia navale di blocco del canale d'Otranto e della baia albanese di Valona, la "Regina Margherita" ebbe inizialmente assegnata come base Brindisi. Quindi, nell'aprile del 1916 si spostò presso la dirimpettaia base navale italiana che si trovava nell'isola di Saseno all'ingresso della baia di Valona. Posta dunque a difesa del campo minato della baia di Valona, l'unità da battaglia italiana, al comando del capitano di vascello Giovanbattista Bozzo Gravina, assunse le funzioni di nave ammiraglia di divisione con l'insegna del contrammiraglio Cusani Visconti.

Nel mese di dicembre 1916 fu disposto che la "Regina Margherita" rientrasse a Taranto per il normale ciclo di lavori di carenaggio in bacino. In considerazione delle pessime condizioni atmosferiche e del mare in tempesta, l'11 dicembre il viceammiraglio Enrico Millo, comandante del porto di Valona, diede l'ordine di salpare per Taranto rimettendo alla decisione del comandante Bozzo l'orario della partenza. E questi, verso le nove di sera dello stesso giorno, osservando che la tempesta si stava placando, diede ordine di levare le ancore



e dirigersi verso l'uscita della baia. La potente unità era scortata dai cacciatorpediniere Ardente ed Indomito e si avviò a manovrare nel corridoio tracciato tra i campi minati della baia. All'improvviso, nel tratto di mare tra l'isola di Saseno e punta Linguetta, la nave incappò in due mine che provocarono esplosioni, sia da sinistra nel deposito delle munizioni di prora e sia da destra al centro nave in corrispondenza del locale apparato motore. Le esplosioni lasciarono la nave senza governo e, mentre proseguendo con abbrivio si appruava, molti degli uomini superstiti ebbero il tempo di riunirsi a poppa ma, per breve tempo. Dopo soli 5 minuti dalle esplosioni, la nave si inabissò di prua portando in fondo al mare il comandante

Bozzo e 614 uomini dell'equipaggio. Finì in fondo al mare anche il generale Oreste Bandini, comandante del XVI Corpo d'Armata operante in Albania, a bordo perché doveva rientrare in Italia. Si salvarono solo 275 uomini, 18 ufficiali e 257 marinai, grazie ai soccorsi dei due cacciatorpediniere di scorta. Le pessime condizioni del mare, altrimenti, avrebbero fatto scomparire tra i flutti l'intero equipaggio della "Regina Margherita". Questo il comunicato ufficiale del tragico evento: «Per quanto siano venuti a mancare quelli che avrebbero potuto spiegare con tutta esattezza il succedersi dei fatti, pur nondimeno essi possono ricostruirsi con la necessaria precisione nella loro tragica semplicità»

Nome e cognome	Grado	Data di nascita	Genitori	Abitazione
Carlo Borioni	<i>Torpediniere</i>	28 febbraio 1898	<i>Luigi e Irene Fradalocchi</i>	Vico Schiena
Francesco Caforio	<i>Cannoniere</i>	15 agosto 1893	<i>Giovanni e Maria Carmela De Rosa</i>	Via Schiavoni
Angelo Magliano	<i>Marinaio</i>	1 settembre 1895	<i>Angelo e Rosa Gianfreda</i>	Via San Dionisio
Salvatore Nani	<i>Fuochista scelto</i>	10 ottobre 1893	<i>Cosimo e Lucia Russo</i>	Via Duomo
Cosimo Taliento	<i>Marinaio</i>	22 maggio 1895	<i>Giovanni e Addolorata Fanelli</i>	Via Madonna della scala
Lorenzo Tevere	<i>Marinaio</i>	30 ottobre 1895	<i>Antonio e Anna Maria Carella</i>	Via Cittadella
Cosimo Toma	<i>Marinaio</i>	12 maggio 1895	<i>Vincenzo e Cosima Vecchio</i>	Via Angeli
Giacinto Ungaro	<i>Marinaio</i>	29 Luglio 1895	<i>Stefano e Rosa Cociolo</i>	Largo Concordia
Giuseppe Villani	<i>Marinaio</i>	18 Gennaio 1895	<i>Vito e Crocefissa Della Croce</i>	Via Scrasce



e si può subito affermare che la perdita della nave non debbesi attribuire a dolo o ad insidia nemica, ma ad una disgraziata fatalità di molte circostanze concomitanti che hanno tratto il Comando in “errore” di apprezzamenti e conseguentemente di decisioni». Le fonti austriache però, accreditarono l'affondamento al sommergibile posamine austriaco UC14 di base a Pola ed i più importanti storici della marina austroungarica lo hanno più volte confermato.

Poi: «Il ritrovamento, nell'agosto del 2005, del relitto della “Regina Margherita” a 68 metri di profondità con la conseguente determinazione della sua esatta posizione, ha finalmente permesso di accertare – attraverso il confronto della posizione con l'estensione del campo minato e con quella del canale di sicurezza; mediante i calcoli della rotta, della velocità e dei tempi di percorrenza; e quant'altro – che la posizione della nave al momento del suo affondamento era all'interno del canale di sicurezza del campo minato. E quindi, anche se è impossibile dire se le due mine che hanno urtato la “Regina Margherita” fossero quelle tedesche dell'UC14 o quelle italiane staccatesi dagli ormeggi a causa della bufera di quel giorno, sicuramente si può affermare che il comandante Giovanbattista Bozzo non fece alcun errore o alcuna sbagliata valutazione nel condurre la nave nel canale di sicurezza che gli avrebbe dovuto consentire di uscire indenne dal campo minato della baia di Valona». [“Così abbiamo trovato il relitto della Regina Margherita la Corazzata scomparsa” di Fabio Ruberti, 2005]

Quell'affondamento ebbe, naturalmente, molta risonanza in tutto il mondo e specialmente in Italia, sia per l'enorme numero delle vittime e sia per la fama che aveva la nave colata a picco. E il lutto colpì duramente Brindisi e i brindisini. Anche se non era certo la prima volta – né sarebbe stata l'ultima – che da quando era scoppiata la guerra un affondamento mieteva vittime tra i numerosi marinai brindisini imbarcati sulle unità della Marina Militare e Mercantile, mai era accaduto che in un solo episodio ne perissero tanti: nove.

Un anno prima, il 23 novembre 1915, era stato silurato ed affondato il piroscafo “Palatino” mentre partecipava alle operazioni di

LE IMMAGINI Il relitto della corazzata Regina Margherita

salvataggio dell'esercito serbo, e su di esso erano imbarcati e perirono tre marinai brindisini, due di loro fratelli: Carmelo Teodoro e Giovanni Capozziello, figli di Cosimo e di Lucia Ciacatiello, nati entrambi in via Schiavoni: il più grande Carmelo Teodoro il 20 agosto 1876 ed il più piccolo Giovanni il 3 giugno 1889 ed aveva sposato Consiglia De Tommaso. La terza vittima brindisina del “Palatino” fu il marinaio Emilio Vespro nato il 28 maggio del 1880 e anche lui sposato, con Cosima Tricarico. Ed appena un po' prima, il 27 settembre 1915, c'era stata nel porto di Brindisi l'immane tragedia dello scoppio della “Benedetto Brin” con 456 marinai morti, tra cui il brindisino Cosimo Sindaco di Antonio, nato il 12 febbraio 1893. Poi, qualche mese dopo, il 4 maggio 1917, con il siluramento ed affondamento del piroscafo “Perseo” adibito a trasporto truppe, altri tre marittimi brindisini sarebbero periti dispersi in mare: Giuseppe Teodoro Attanasi, nato il 1° giugno 1889; Eupremio Cavaliere, nato il 29 aprile 1897 e Pasquale Romano, nato il 18 novembre 1871.

Ma, tornando all'11 dicembre del 1916 e alla tragedia della nave da battaglia “Regina Margherita”, il “9” è un numero molto più grande del “3” e – anche se nel corso dell'intera Grande Guerra il numero dei marinai brindisini morti dispersi in mare doveva crescere fino a “27” ed il numero totale di marinai brindisini caduti doveva raggiungere i “40” – la notizia dell'affondamento della corazzata “Regina Margherita” fece subito molto scalpore e quando poi si conobbe anche la lista dei dispersi, l'impatto per l'intera città di Brindisi fu enorme. Segue il quadro con il registro dei dati dei nove marinai brindisini dispersi in mare con la “Regina Margherita”.

NOTA: Questo articolo è stato scritto con il contributo di Giuseppe Argentiero, che ha curato la ricerca fotografica e biografica dei nove marinai brindisini morti e dispersi in mare