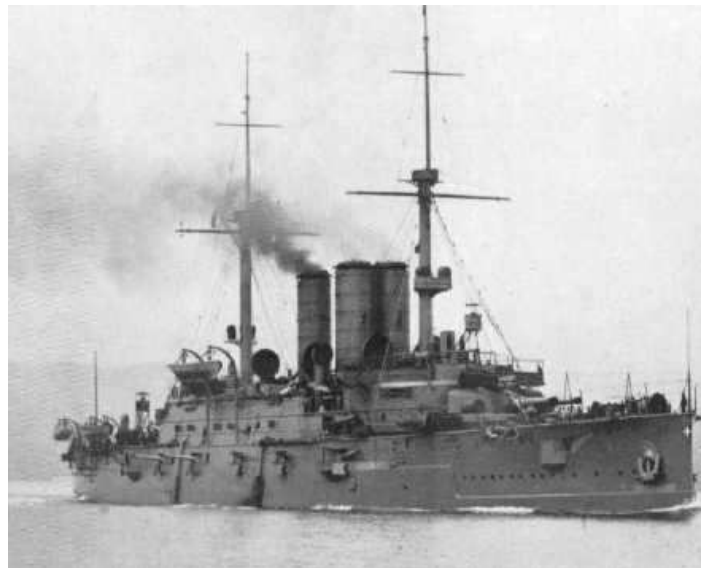


ASSOCIAZIONE NAZIONALE MARINAI D'ITALIA
Gruppo M.O.V.M. "Luigi Longobardi"
Castellammare di Stabia

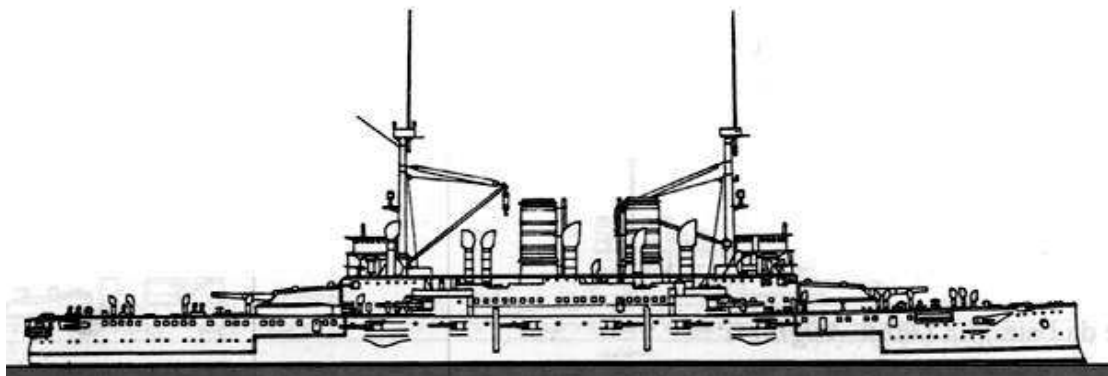
11 dicembre 1916
la tragedia della nave da battaglia
Regina Margherita



A cura di Antonio Cimmino

Castellammare di Stabia 2008

La nave



Profilo longitudinale

La nave da battaglia *Regina Margherita* costituiva una classe di unità pluralibro assieme alla gemella *Benedetto Brin* costruita a Castellammare di Stabia.

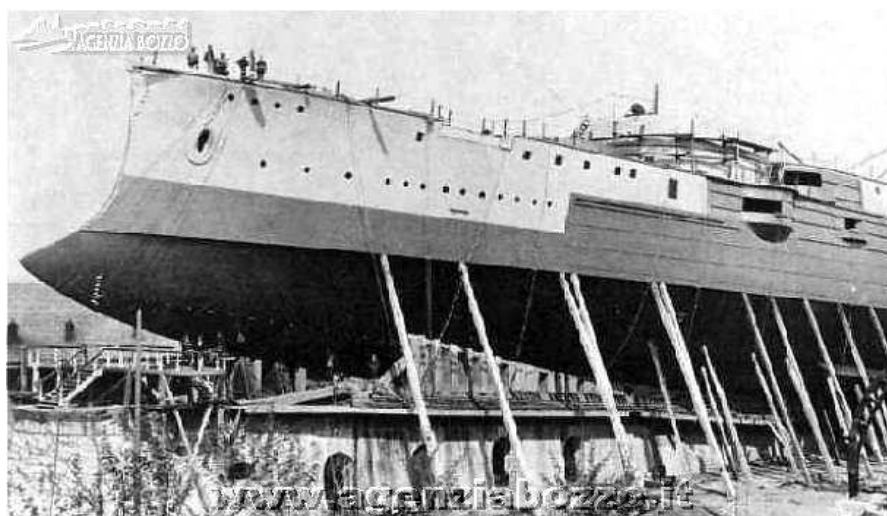
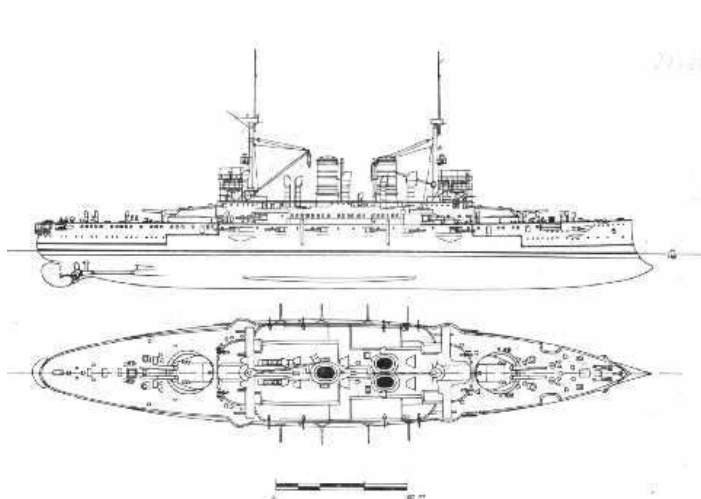
Il piano di costruzione delle due unità fu elaborato dall'Ispettore del Genio Navale Benedetto Brin e, alla morte di questi, realizzato dal Generale del Genio Navale Micheli.

L'unità fu 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.

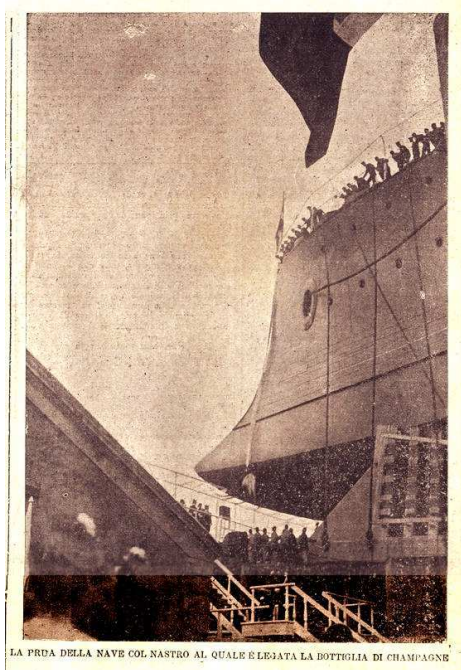
L'apparato motore era composto da 28 caldaie che alimentava due motrici alternative che sviluppavano una potenza di 20.000 cavalli per una velocità di 20 nodi. Il combustibile era rappresentato da circa 1.000 tonnellate di carbone. I locali carbonili erano sistemati in modo tale da offrire protezione ulteriore in caso di attacco di artiglierie.



.La nave sullo scalo di costruzione a La Spezia

Lo scafo era così protetto:

- una protezione verticale sulle murate spessa 150 mm. nella parte centrale che si riducevano a 100 nelle estremità di poppa e prora;
- una protezione orizzontale sul ponte di 80 mm.;
- le artiglierie era protette da corazze di 220 mm e il torrione da 150 mm.



Particolare della prora con rostro per lo speronamento

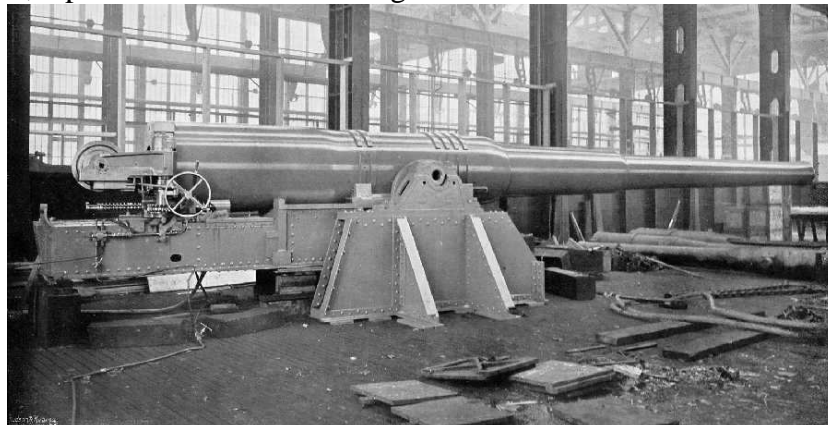
La prora era armata con un rostro per un eventuale speronamento delle navi nemiche, ancora retaggio di un'antica concezione di battaglia navale, ormai superata dall'entrata in servizio delle torpediniere e dei cannoni a lunga gittata che rendeva impossibile un incontro ravvicinato per effettuare tale tipo di attacco. [_](#)





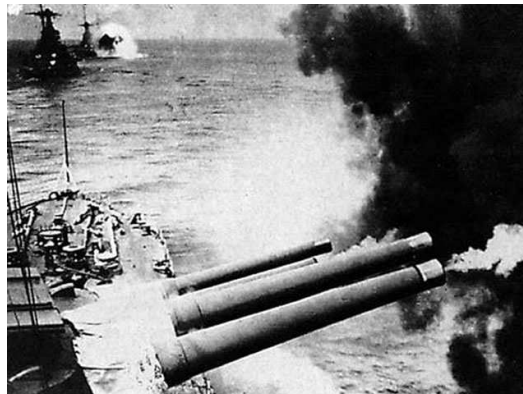
Foto ufficiale

L'armamento principale era costituito da 4 cannoni da 305/40 mm accoppiati in due torri, una a poppa ed una a prora; quello secondario da 4 cannoni da 203/45 mm sistemati in casemate in coperta e da 12 cannoni da 152 mm, sei a dritta e sei a sinistra nel ridotto, nonché 20 cannoni da 76 mm, 2 pezzi da 47 mm, 2 pezzi da 37 mm e 2 mitragliere.



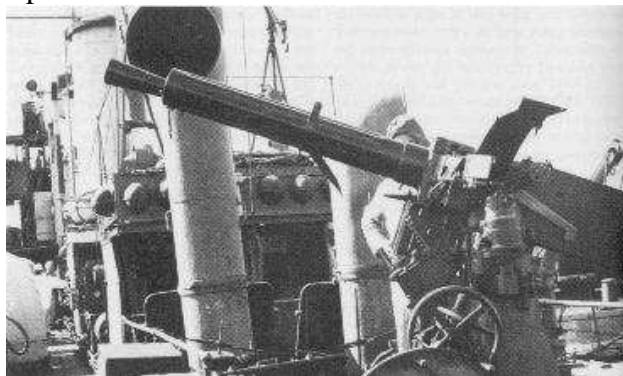
Costruzione di un cannone da 305

I 4 cannoni da 305, quelli da 203, quattro da 152 e 12 da 76 mm avevano la possibilità di sparare per linea di chiglia, metà in “caccia” e metà in “ritirata”.



Bordate alle prove

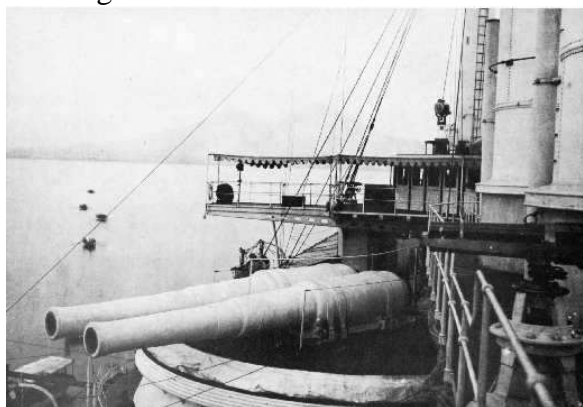
L'armamento subacqueo era costituita da 4 tubi lanciasiluri , sistemati due al di sotto del galleggiamento e due al di sopra.



Mitragliatrice Vickers 1915

La velocità e l'armamento rendeva questa classe di navi interessanti per l'epoca ma il loro punto debole era la vulnerabilità.

La corazzatura le faceva assimilare ad un sorta di incrociatore corazzato o di incrociatore da battaglia invece che di nave da battaglia corazzata.



Cannoni in barbetta

La corazza di 150 mm della cintura, infatti, era perforabile da almeno 15-20 chilometri da un cannone da 305 mm dell'epoca, oppure da 10 chilometri a circa 40 gradi di angolo d'impatto, mentre un tiro perpendicolare rendeva la nave vulnerabile a 10 chilometri contro un pezzo da 203 mm e 5 chilometri contro un cannone da 152 mm dei cannoni secondari che armavano le corazzate dell'epoca così come gli incrociatori.

L'inefficacia della protezione, però, non poté essere dimostrata in quanto le navi non furono mai impiegate contro unità nemiche.

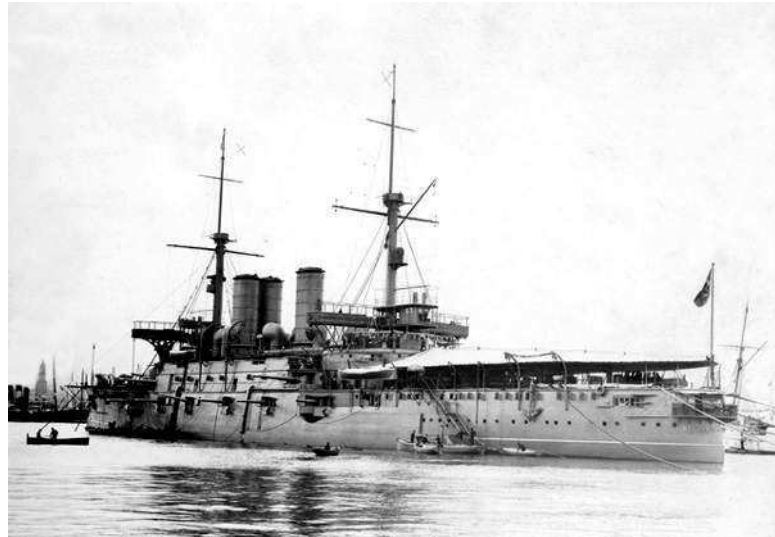


L'unità in navigazione



L'ATTIVITA'

La nave fu consegnata alla Regia Marina il 14 aprile 1904 e l'11 maggio dello stesso anno a La Spezia le fu assegnata la bandiera di combattimento dalla Regina Margherita (foto a Sn) in persona e il suo motto: "Per l'Onore d'Italia".



Vista longitudinale (notare i cannoni in batteria)

Fino al 1910 rivestì il ruolo di nave ammiraglia della flotta e prese parte a tutte le esercitazioni che ritennero nel Mediterraneo.

Unitamente alle altre unità e a parte della flotta russa dislocata nel Mediterraneo, partecipò attivamente alle operazioni di soccorso delle popolazioni di Messina e di Reggio Calabria colpite dal terremoto e maremoto del 1908.



Navi alla fonda nello Stretto di Messina dopo il sisma

Subito dopo arrivarono nello stretto anche navi della flotta francese, spagnola e greca in una gara di solidarietà che solo la gente di mare sa dare.

Durante i lavori di manutenzione del 1911 la nave subì dei danni causati da esplosioni accidentali delle caldaie per cui non poté partecipare alla prima fase guerra italo-turca ma, in seguito, unitamente alla gemella Benedetto Brin fu impegnata nelle operazioni belliche dell'Egeo. Partecipò anche ai bombardamenti dei forti turchi del Bosforo, alla presa dell'isola di Rodi ed alla conquista del Dodecanneso.

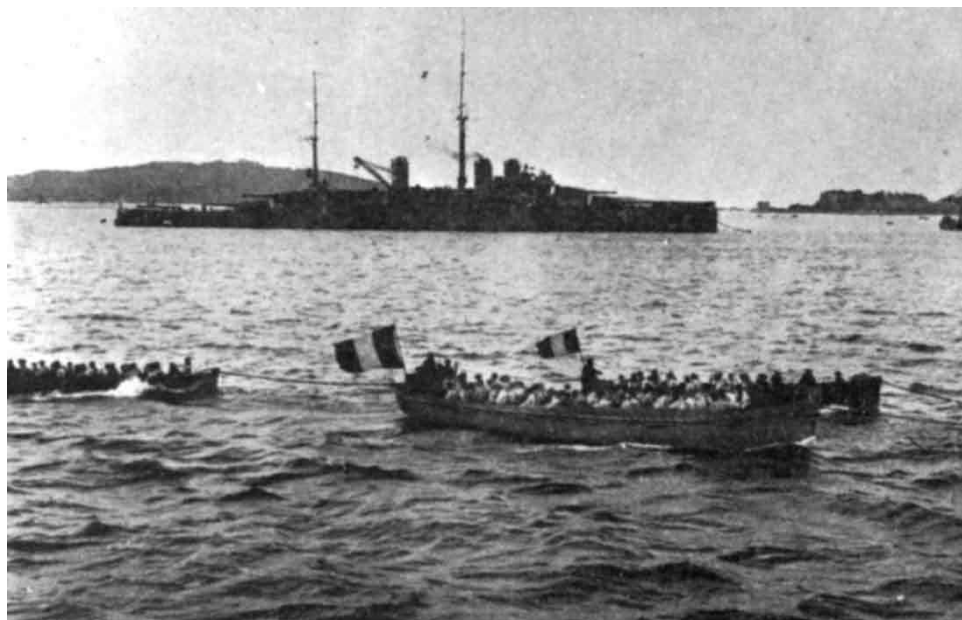


Sbarco di marinai a Rodi

Nel 1915 l'esercito serbo con l'ormai anziano re [Pietro I](#) e l'erede al trono Alessandro subirono notevoli perdite e furono messi in fuga attraverso l'[Albania](#) e posti in salvo dalla Regia Marina Italiana verso [Corfù](#), dove si riorganizzarono. La nave *Regina Margherita* partecipò attivamente al traghettamento dell'esercito con tutta la cavalleria.

Ma con la resa del Montenegro nel gennaio del 1916, quando gli eserciti austro-tedeschi puntarono direttamente sui porti albanesi, si rese necessario accelerare la fase di salvataggio di quel che rimaneva dell'esercito serbo

Operarono 45 navi italiane, 21 francesi e 11 inglesi, che entro il 9 febbraio di quell'anno riuscirono a trasferire dall'altra parte dell'Adriatico i serbi in ritirata e tra loro anche il re Pietro I Karageorgevich, il principe ereditario Alessandro, che aveva guidato la resistenza serba prima della ritirata, il primo ministro Pasic e i membri del governo nazionale. Queste autorità e i superstiti successivamente si spostarono a Corfù dove cercarono di ricomporre l'esercito.



L'esercito serbo si imbarca a Valona sul Regina Margherita

Il 22 gennaio giunse a Brindisi anche la famiglia reale del Montenegro, il re Nicola, la regina Milena e le principesse Vera e Xenia, che dopo alcuni giorni si trasferirono in Francia. Durante queste traversate vi furono diverse perdite di navi italiane, sia militari che mercantili, infatti gli austriaci riuscirono a disseminare numerose mine nel canale di mare che collegava Brindisi con Valona. (a dx: l'erede al trono serbo Alessandro)

A ricordo di questi avvenimenti fu posta sul lungomare, il 10 febbraio del 1924, l'epigrafe marmorea dove vengono citati solamente i 202 viaggi delle navi italiane, ma non vi è riferimento anche ai 101 viaggi francesi e i 19 inglesi, che contribuirono al salvataggio :
"Dal dicembre MCMXV al febbraio MCMXVI le navi d'Italia con cinquecento ottantaquattro crociere protessero l'esodo dell'esercito serbo e con duecentodieci viaggi trassero in salvo centoquindicimila dei centottantacinquemila profughi che dall'opposta sponda tendevano la mano".



Immagini dell'esercito serbo



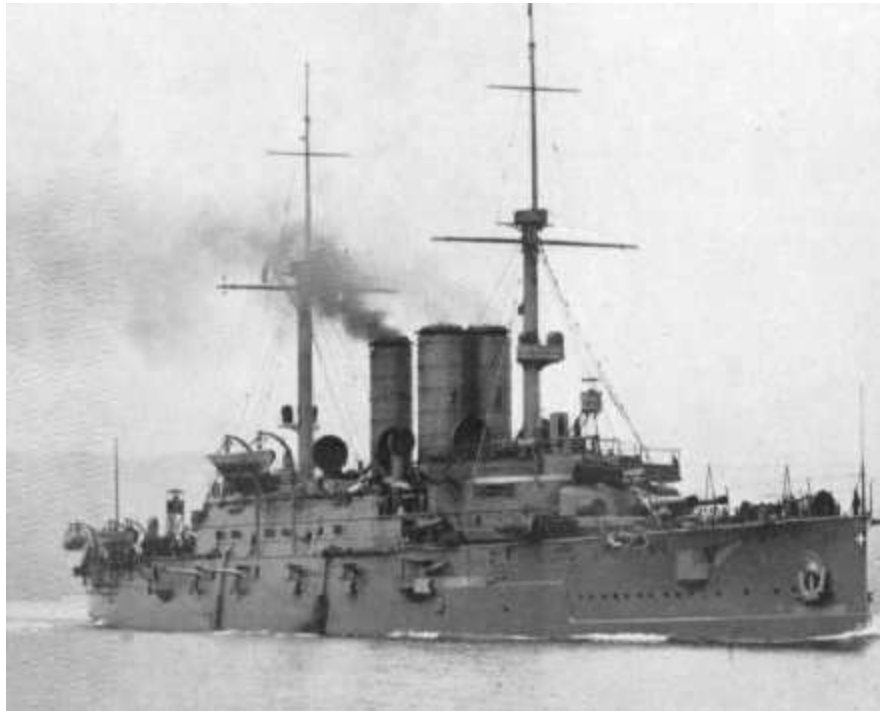
Manifesto commemorativo

Dopo che l'esercito fu raggruppato di nuovo e rinforzato, conseguirono una vittoria decisiva sul Fronte di [Tessalonica](#) a Kajmakalan.



In bacino a Taranto durante i lavori di carenaggio

Allo scoppio della I guerra mondiale, dunque, la base del *Regina Margherita* fu Brindisi, nell'ambito della strategia navale di blocco del canale d'Otranto e della baia di Valona in Albania



Nell'imminenza della guerra con l'impero austro-ungarico, si rese necessario organizzare un piano di controllo del passaggio di navi dall'Adriatico allo Ionio e, quindi, nel resto del Mediterraneo e il *Regina Margherita* fece parte di una formidabile barriera tra Puglia ed Albania. Barriera che, allo scoppio della guerra ed al successivo ingresso dell'Italia nel conflitto, relegò la flotta austriaca nel mare chiuso dell'Adriatico. In tale operazione la Regia Marina, con il suo naviglio sottile e subacqueo, divenne la protagonista di tale tipo di operazione in collaborazione con le flotte degli Alleati.



.Il Canale d'Otranto

LA TRAGEDIA

La strategia del blocco del Canale d'Otranto, attuato in collaborazione con le forze navali alleate, era incentrata soprattutto sulla presenza delle navi e principalmente del Regina Margherita nella baia di Valona.



Una cartolina della nave

La base navale italiana si trovava nell'isola di Saseno all'ingresso della baia e le sue navi potevano controllare tutto il traffico da e per il Mar Adriatico. Tale situazione impedì che la flotta austro-ungarica potesse uscire fuori da tale mare, tanto è vero che fu stanata da nostre unità sottili e principalmente dai leggendari M.A.S. (vedi Beffa di Buccari ed affondamento della Viribus Unitis).



L'unità in navigazione

Il Regina Margherita, posto dunque a difesa del campo minato della baia di Valona era al comando del Capitano di Vascello *Giovanbattista Bozzo Gravina*; l'unità assunse le funzioni di nave ammiraglia di divisione con l'insegna del contrammiraglio *Cusani Visconti*.

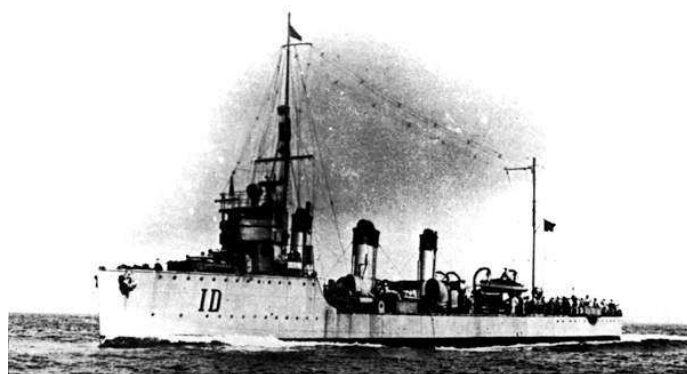


Il Comandante GB Bozzo Gravina

Nel mese di dicembre 1916 fu disposto che la nave 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 l'Ammiraglio *Millo*, nel dare l'ordine di salpare per Taranto, rimise alle decisioni del comandante *Bozzo* l'orario della partenza.

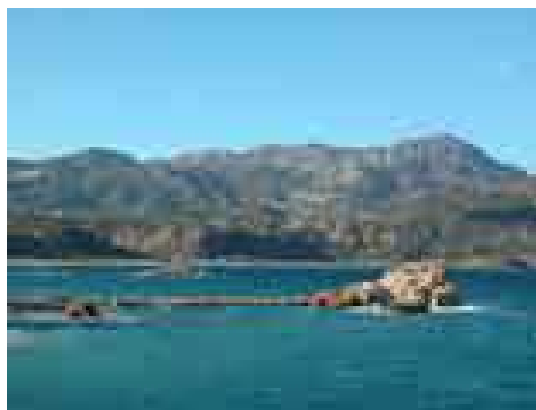
Il Comandante, osservando che alle ore 21 dello stesso giorno la tempesta si stava placando, diede ordine di levare le ancore e dirigersi verso l'uscita della baia.

La potente unità era scortata dai Cacciatorpediniere *Ardente* ed *Indomito* e si avviò a manovrare nel corridoio aperto tra i campi minati della baia.



Cacciatorpediniere Indomito

All'improvviso, nel tratto di mare tra l'isola di Saseno e punta Linguetta, la nave incappò nelle mine austriache che provocarono esplosioni sia nel deposito delle munizioni di prora e sia al centro nave in corrispondenza del locale apparato motore. Le esplosioni lasciarono la nave senza governo e, mentre si appruava, gli uomini superstiti ebbero il tempo di riunirsi a poppa ma, per breve tempo.



Baia di Valona

Dopo soli 5 minuti dalle esplosioni, la nave si inabissò di prua portando in fondo al mare il Comandante e 614 uomini dell'equipaggio.

Finì in fondo al mare anche il Generale *Baldini*, comandante della Forza di Spedizione Italiana in Albania che stava rientrando in Italia sulla sfortunata unità.

Si salvarono solo 18 ufficiali e 257 marinai e solo grazie ai soccorsi di altre navi. Le pessime condizioni del mare, altrimenti, avrebbero completamente fatto scomparire tra i flutti l'intero equipaggio del *Regina Margherita*.

Come sempre, a tragedia ultimata, si cercarono i responsabili e lo Stato Maggiore della Regia Marina, si giustificò affermando quanto segue:” *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 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*”.

L'affermazione precedente si basava sul fatto che il Comandante *Bozzo* non avrebbe rispettato la normale procedura di uscita dal canale di sicurezza del campo minato ma avrebbe scarrociato di 51° dalla rotta prefissata urtando contro mine amiche e non mine posate dal sommergibile nemico.

E da ricordare che l'anno precedente, sempre nello stesso tratto di mare e sempre urtando contro mine depositate dal sommergibile austro-ungarico UC 14 al comando dell'Oberleutnant zur See *Caesar Bauer*, erano affondate la nave trasporto truppe *Umberto I* ed il cacciatorpediniere *Intrepido*. Comunque la tragedia, oltre alle vittime ed alla perdita di una bella nave, ebbe anche ripercussioni sulla condotta della guerra. Sommergibili nemici e sabotaggi stavano danneggiando in maniera vistosa la nostra flotta da guerra.. Gli incrociatori *Amalfi* e *Garibaldi* erano stati silurati nell'alto Adriatico, le corazzate *Brin* e *Leonardo da Vinci* affondate da sabotaggi rispettivamente a Brindisi ed a Taranto. L'opinione pubblica attribuiva queste perdite alla cattiva condotta della guerra navale e ad un'eccessiva attività che non dava buoni risultati.



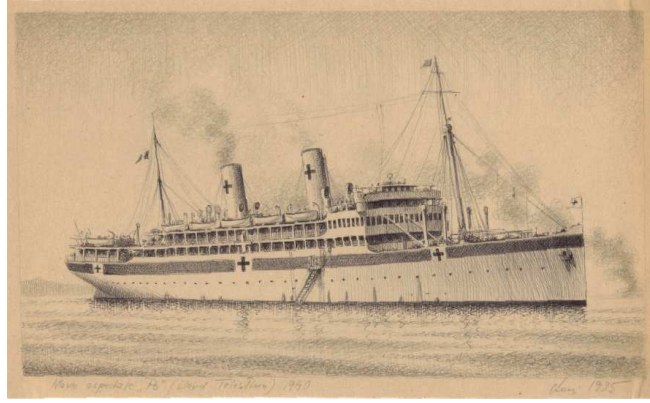
Duca degli Abruzzi.



Ammiraglio Millo

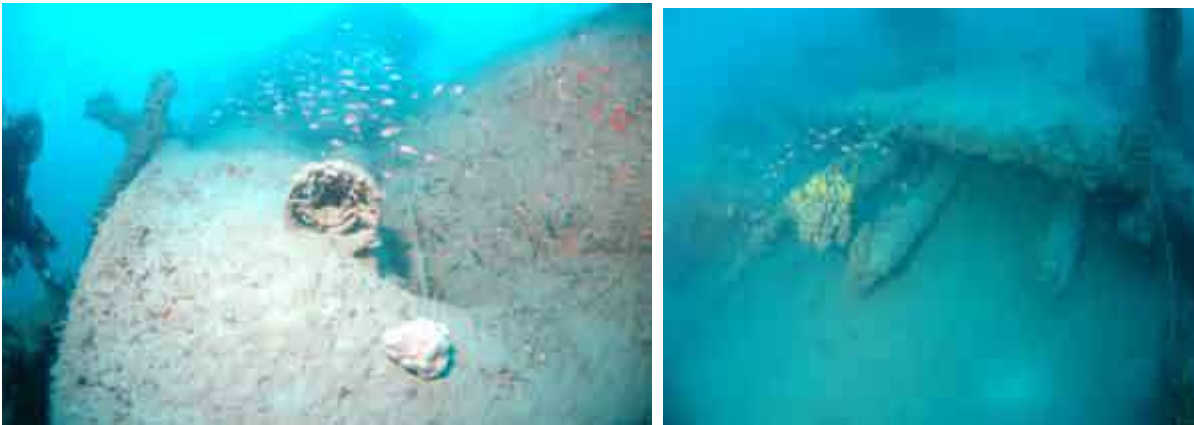
Negli alti vertici fu deciso di rimuovere *Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi*, comandante della Marina unitamente agli Ammiragli *Cagni* e *Millo*, strateghi dell'offensiva ad oltranza nei confronti della flotta nemica. *Millo* era il responsabile del campo minato di Valona e colui che aveva ordinato a *Bozzo* di salpare per Taranto. Il Comando della Regia Marina fu assunto dall'Ammiraglio *Paolo Thaon de Revel*.

Quel tratto di mare era decisamente scalognato. Durante la seconda guerra mondiale, infatti, il 14 marzo 1941 fu affondata da un aerosilurante inglese la nave – ospedale *PO* sulla quale era imbarcata anche *Edda Ciano*, figlia di *Mussolini*, che prestava servizio come crocerossina.



nave ospedale Po

Recentemente i relitti della baia di Valona sono stati scoperti dai subacquei. Si trovano tutti a pochi metri di distanza l'uno dall'altro a testimonianza delle tragedie che si consumano sui mari in occasione delle guerre.



Relitto del Regina Margherita

Marinai d'f Castellammare di Stabia periti nell'affondamento

Fuochista

Criscuolo Catello

Canniere scelto puntat.

Esposito Elia

Canniere puntatore

Filosa Luigi

Marinaio

Longobardi Gaetano

Fuochista

Lancellotti Catello

Fuochista

Pecoraro Luigi

2° Capo Meccanico

Palumbo Catello

2° capo Meccanico

Vanacore Antonio

IL NEMICO

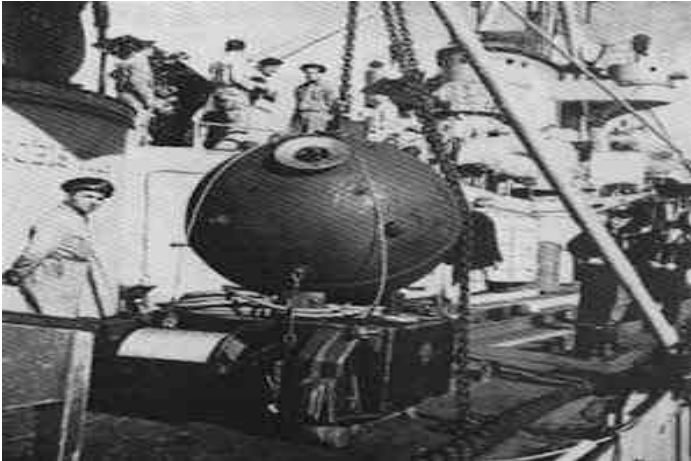


Smg. UC 14

La nave fu affondata molto probabilmente dalle mine seminate da un particolare tipo di sommergibile posamine costiero della Classe UC1, costruito nel cantiere navale Wesser di Brema e varato il 13 maggio 1915.

La caratteristiche del battello erano:

- dislocamento 168 tonnellate (183 a pieno carico);
- lunghezza 37 metri, larghezza 3,5 metri, altezza 5 metri;
- autonomia: 750 miglia in emersione e 50 in immersione;
- velocità: 6,2 nodi in superficie e 5,2 in immersione;
- apparato motore: uno principale da 175 Hp e un motore ad olio da 90;
- armamento: n. 12 mine UC 120 in sei tubi verticali.



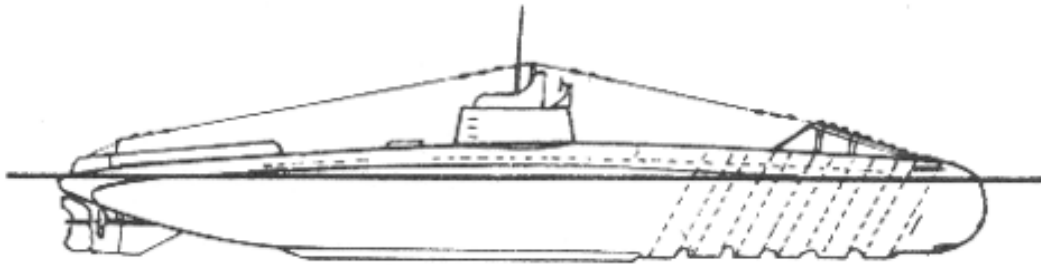
Mina tedesca



Mina austriaca

A quella data, non essendo la Germania ancora in guerra con l'Italia, fu consegnato all'Austria spedito via ferrovia a Pola. Qui fu assegnato all'U-Flottille-Mittelmeer Division con la sigla UC14.

Gli austriaci all'inizio del conflitto possedevano solo sei battelli per cui chiesero alla Germania di trasferire in Adriatico numerosi sommergibili UC, privi di siluri ma forniti di un sistema atto alla semina di mine.



Profilo di un UC: notare i tubi verticali per il rilascio delle mine

Al comando dell'Oberleutnant zur see *Caesar Bauer* fu impiegato in azioni di pattugliamento e minamento delle coste italiane. È da ricordare che tale tipo di sommergibile non possedeva tubi lanciasiluri ma era preposto unicamente alla posa di mine lungo le rotte delle navi nemiche o in prossimità di porti.

All'entrata in guerra dell'Italia fu disposto l'invio in Albania del "Corpo speciale italiano" imbarcato il 3 dicembre 1915 a Taranto sui piroscafi trasporto truppe *ReUmberto* e *Valparaiso* scortati da 4 cacciatorpediniere.



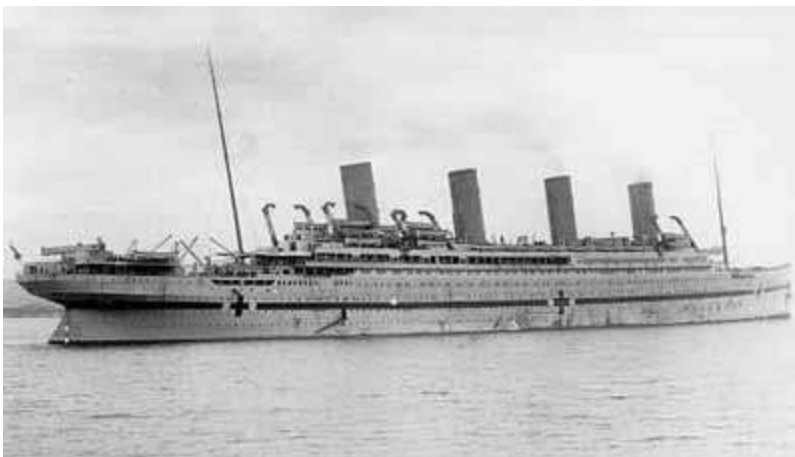
Piroscafo Re Umberto al varo nei cantieri Ansaldo di Genova

Ma all'imbocco della baia di Valona, in corrispondenza della Punta Linguetta, la *ReUmberto* incappò in una mina lasciata dall'UC14 ed affondò rapidamente dopo essersi spezzata in due tronconi. Anche il cacciatorpediniere *Intrepido* rimase danneggiato ed affondò successivamente sempre nella predetta baia.



.Incrociatore Amalfi affondato dall'UC14

Un'altra vittima dell'UC14 fu la nave ospedale inglese *Britannic*, gemella del più famoso *Titanic*, che fu affondata nel canale greco di Kea il 21 novembre 1916



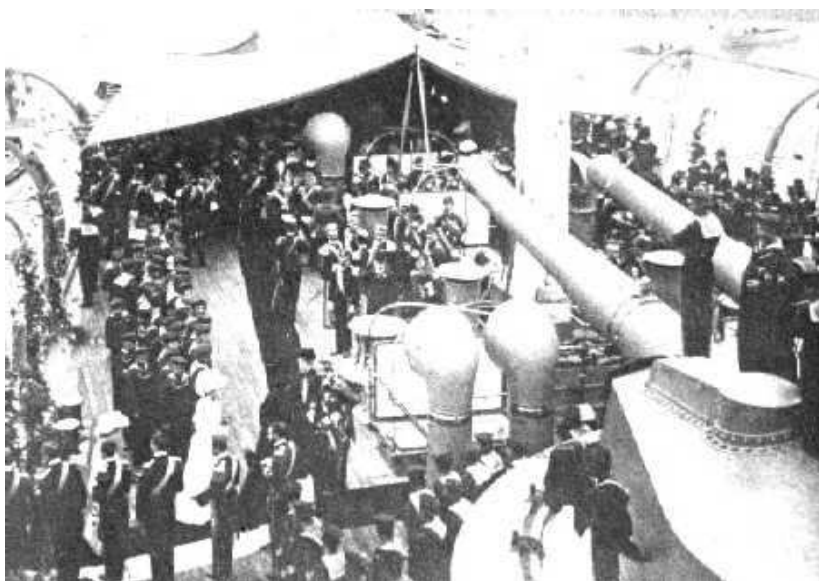
Nave ospedale Britannic

Vista la vittoria ottenuta dall'affondamento del *Regina Margherita*, il sommergibile UC14 Venne assegnato alla U-Flottile Flandem di base ad Ostenda, per le operazioni di minamento delle coste inglesi. Come avvenne precedentemente, il suo trasporto nel nuovo porto, fu effettuato sempre a mezzo ferrovia.

Ma un tragico destino lo attendeva. Al comando dell'Oerleutnant zur see der riserve *Adolf Feddersen* si perse nel mare forse a causa dello scoppio, per autoinnescò, di una delle mine che aveva a bordo, scomparendo con tutto l'equipaggio.

LUIGI PERRELLI: UN SOPRAVISSUTO

L'equipaggio del *Regina Margherita* era composto da 797 uomini compreso ufficiali, sottufficiali e marinai.



Assemblea a poppa

Con la nave essi, come avveniva anni or sono (ora un po' meno), avevano un legame particolare che non veniva mai spezzato, neppure al momento dello sbarco. Quando una nave affondava, una parte della vita dei suoi marinai moriva con essa, specialmente se la perdita avveniva per cause belliche e provocava la morte di parte dell'equipaggio.



Salvataggio di naufraghi

Al momento della tragedia e cioè l'11 dicembre 1916, uno stabiese faceva parte dell'equipaggio.

Era il marinaio **Luigi Perrelli** nato a Castellammare di Stabia il 6 marzo 1894.

A 21 anni, dunque, si trovava imbarcato sulla nave da battaglia *Regina Margherita*.



Luigi Perrelli

All'atto dell'urto sulle mine austriache e del successivo rapido affondamento dell'unità, **Luigi Perrelli** si trovava, assieme ai superstiti, a poppavia ed ebbe il tempo di lanciarsi nel mare burrascoso, prima che i flutti inghiottissero la sua nave. Rapide bracciate gli permisero di allontanarsi dal luogo della tragedia per non essere risucchiato nei gorgi.

Unitamente ai superstiti, si trovò aggrappato ad un relitto della nave visto che lo scoppio ne aveva sparsi parecchi nello specchio di mare circostante.

Il mare agitato ed il freddo dell'acqua stavano per avere il sopravvento dei naufraghi ma, fortunatamente, furono tutti raccolti dal cacciatorpediniere di scorta e rifocillati.

Dopo il naufragio il marinaio *Perrelli* ebbe altre destinazione e, finalmente al termine dell'immane conflitto, ritornò a Castellammare, nella sua casa di Via Gesù.



Corteo del IV Novembre a Piazza Municipio

Trovò un impiego come cassiere presso la Banca di Roma di Torre Annunziata e, successivamente fu trasferito alla Tesoreria della stessa Banca a Napoli.



Luigi Perrelli dietro la corona di alloro

Promosso tesoriere, fu trasferito nell'agenzia di Messina ove rimase alcuni anni. Ritornato a Napoli riprese il suo posto nell'agenzia che aveva lasciato anni prima. Dopo il pensionamento continuò a prestare la sua opera presso la Banca Stabiese della sua città.

Luigi Perrelli non aveva dimenticato l'avventura che aveva vissuto e la tragica fine della sua nave e dei suoi commilitoni. Partecipava alle manifestazioni patriottiche che si tenevano nella sua città il 4 novembre ed alle altre ricorrenze della Marina.

Morì a Vico Equense il 26 gennaio del 1965.

Dott. Antonio Cimmino