

WILDFANG IL CACCIA AUSTRIACO CHE MANCAVA ALL'APPELLO

Alle ore 15,40 del 3 giugno 1917, i caccia Wildfang. Csikos. Velebit e le torpediniere 83F, 93F e 96F della Seconda Squadriglia Torpediniere di Pola ricevono l'ordine telegrafico di uscire in mare in formazione alle ore 19.00 attraverso il passaggio a ovest del porto per il sostegno di un'operazione aerea. Gli ordini prevedono di mettersi in rotta da Peneda per 245° per nove miglia, poi mutare la rotta in 258° e percorrere trentasette miglia per ricompattare la formazione in tale ultima posizione alle 22.30. Quindi, rientrare a Pola verso le 23,30 alla velocità di dieci nodi. L'ordine definitivo di rientro avrebbe dovuto essere trasmesso per telegrafo.

Alle ore 21, parte la squadriglia aerea con direzione Puntisella - Po di Goro, sorvolando le unità di scorta. Gli aerei sarebbero rientrati verso mezzanotte. Alle ore 19,05, la formazione con a capo il Wildfang, al comando del capitano di fregata Machnitsch. è al traverso di Peneda, con mare calmo e buona visibilità; la rotta è di 245° per nove miglia, corretta poi, alle 20.10, per 258°.

Inspiegabilmente. e diversamente dagli ordini ricevuti. alle ore 21,12 il Wildfang e tutta la formazione si mettono in rotta per 180° per circa otto minuti, e quindi tornano sulla rotta di 258°.

Alle ore 22,38. dopo aver raggiunto il luogo convenuto, attraverso la foschia e con mare sempre calmo vengono sentiti alcune colpi di cannone provenire da ovest poi il rumore secco e ritmato della contraerea e una esplosione, di cui all'orizzonte si nota anche il bagliore. Le unità austriache mutano, quindi, la rotta in 310°. mentre il telegrafo emette un segnale di allarme su Codigoro. Alle ore 22,50 la formazione cambia nuovamente rotta, che adesso è di 30°; velocità.

dieci nodi. Alle ore 23,05 la rotta viene ancora modificata: 180°; e alle 23.30 si procede per il rientro con rotta 76° e velocità di dieci - undici nodi. Ma alla 1.12 del giorno 4 giugno alla squadriglia arriva un messaggio telegrafico dal comando: un aereo non è rientrato, bisogna cercarlo verso le foci del Po. Pochi minuti dopo, alle 1,15, il Wildfang viene squassato da forti esplosioni e i detriti volano da per tutto in mezzo a nuvole di fumo. La prua e il ponte di comando appaiono completamente distrutti, le fiamme sono un po' ovunque. Il comando delle operazioni viene assunto dallo Csikos, che subito si mette alla ricerca di eventuali sommergibili nemici, cercando al contempo di proteggere il Wildfang, che sta inesorabilmente affondando. Intanto, con le scialuppe si cerca di salvare i superstiti dello sfortunato equipaggio. In tre minuti, fra la 1.25 e la 1.28. il Wildfang affonda di prua, mentre, dopo l'esplosione di una caldaia, la poppa si rizza alta sull'acqua. Apparentemente sembrano da escludere insidie da parte di forze subacquee nemiche, ma verso la 1.40 vengono avvistate scie di siluri sulla sinistra dello Csikos, che manovra prontamente per evitarli. Dopo, più niente. L'olio, la schiuma e i detriti che galleggiano sulla superficie del mare non permettono di individuare alcunché. Alla 1.50, il Velebit e la torpediniera 96F si rimettono in rotta per Pola con i feriti più gravi, mentre lo Csikos, che ha imbarcato i superstiti del Wildfang, l'83F e il 93F vanno alta ricerca dell'aereo perduto sulla rotta di 215° e alla velocità di venti nodi. Alle 4,50. non avendo trovato niente, la formazione rientra a Pola seguendo la rotta di sicurezza sud, arrivando in porto alle ore 5,40. Nel disastro, oltre alla perdita del Wildfang, sono periti venticinque uomini, tra i quali il comandante Machnitsch.

L' AZIONE DI GORO

L'azione di Goro, durante la quale venne affondato il cacciatorpediniere Wildfang, fu preparata dal Secondo Comando Squadriglia Torpediniere di Pola all'inizio del mese di giugno del 1917 con il fine di appoggiare un'incursione aerea notturna tra le foci del Po e Magnavacca, l'odierna Porto Garibaldi, e provvedere anche allo sminamento della zona. L'operazione avrebbe dovuto essere propedeutica a un'azione più importante: un'incursione nelle retrovie italiane per predisporre un accerchiamento delle difese a nord del fiume Tagliamento e a sud del Po. Con l'avanzata di Caporetto del 1917, l'iniziativa avrebbe consentito di chiudere definitivamente il fronte sud con l'assessamento dell'esercito austriaco nelle regioni nord orientali italiane e, quindi, favorire la sconfitta dell'esercito italiano.

Le cose, invece, andarono diversamente.

LA SITUAZIONE

Durante la guerra del 1915 - 1918. la Marina austriaca perse in Alto Adriatico le seguenti unità: U12, U20, Streiter, Wildfang. Wien, Szent Istvan e Viribus Unitis. Il sommergibile U12 venne recuperato dalla Marina italiana immediatamente dopo l'affondamento, causato dagli sbarramenti posti al largo di Venezia; la corazzata Viribus Unitis fu demolita all'interno del porto di Pola subito dopo la fine della guerra; la corazzata Wien, affondata nel porto di Trieste, dove ancora oggi sono visibili sul fondo alcuni elementi strutturali dello scafo, venne parzialmente recuperata, tanto che la poppa è esposta presso il Museo Storico Navale di Venezia; il sommergibile U20 fu recuperato nei primi anni sessanta al largo di Caorle dal palombaro italiano Domenico Sponza, che ne donò alla Marina austriaca le parti più significative: ancora oggi la sua torretta è esposta all'Heeres Museum di Vienna; la corazzata Szent Istvan venne individuata nei primi anni settanta al largo di Premuda dagli uomini della spedizione jugoslava Tajne Jadrana, di Spalato; lo Streiter, un cacciatorpediniere della classe Huszar. gemella del Wildfang. venne scoperto negli anni novanta da alcuni subacquei nel Golfo di Fiume. All'appello mancava il Wildfang. di cui si sapeva soltanto quanto aveva scritto lo storico austriaco Franz Bilzer nel suo libro "Die Torpedoschiffe und Zerstörer der k.u.k. Kriegsmarine 1867 - 1918. Analizzando la storia della nave, Bilzer riporta il punto dell'affondamento nella posizione stimata a ovest di Peneda, in latitudine 44° 43' N e longitudine 13° 13' E, attribuendo il sinistro all'urto contro una mina. Il luogo è situato a circa metà della congiungente Pola - Porto Garibaldi, praticamente al centro dell'Adriatico ed esposto in modo particolare ai venti di libeccio, scirocco e grecale. La difficoltà di raggiungerlo non ha mai permesso di condurre una ricerca adeguata; basti pensare che alcuni club subacquei triestini e croati hanno desistito dopo qualche tentativo. La loro esperienza era servita, però, a evidenziare il fatto che, per avere almeno una possibilità di successo era importantissimo condurre, prima delle ricerche per mare, una accurata ricostruzione storica degli avvenimenti attraverso quanto contenuto nei giornali di bordo della squadriglia austriaca sulla notte fra il 3 e il 4 giugno 1917; inoltre sarebbe stato altrettanto importante intervistare i pescatori che lavoravano nella zona.

LE RICERCHE

L'idea di individuare i resti del Wildfang è nata nell'autunno del 2001, ma deriva dalle esperienze maturate in anni precedenti con la ricerca e il ritrovamento di importanti navi militari italiane in Alto Adriatico, quali la regia nave Amalfi e la torpediniera 5PN. E una notevole importanza nel convincerci a intraprendere le ricerche l'hanno avuta anche i rapporti che avevamo con i club subacquei croati e triestini, frequentati pure da alcuni sommozzatori austriaci, per i quali il ritrovamento del Wildfang rappresentava quasi un sogno, essendo le vicende di quella nave collegate ad un episodio oscuro e poco propagandato della guerra del 1915- 18. Per prima cosa ci siamo recati a Vienna, presso il Kriegsarchiv. dove il direttore. Christoph Tepperberg. ci ha messo a disposizione tutta la documentazione che ci interessava, tra cui i giornali di bordo della squadriglia torpediniere di stanza a Pola. E' stato così possibile ricostruire fedelmente gli avvenimenti del 3 e del 4 giugno 1917. L'elemento nuovo, rispetto alla posizione di affondamento riportata dal Bilzer, e presa dal rapporto del tenente di vascello Pankraz. comandante della torpediniera 83F. era che i cacciatorpediniere Csikos e Vefebit indicavano punti, distanze, rotte e tempi diversi. Sulla base di questi nuovi elementi è stato così possibile ricostruire tutta l'operazione, inserendo in un piano nautico i movimenti di ogni singola unità e rilevando come, in relazione alla velocità e alla rotta della squadriglia, il punto di affondamento della nave potesse essere spostato più a est rispetto alla zona in cui si era cercato fino a quel momento. Dato. però, che si trattava solo di supposizioni, è apparso subito chiaro che era necessario supportare le idee con qualcosa di più concreto. Si è perciò convenuto di contattare i comandanti dei più importanti pescherecci di Chioggia. con i quali, fra l'altro, è sempre sussistito un rapporto di amicizia e stima. Diciamo subito che la loro collaborazione è stata totale, al punto che ci hanno aperto i computer di navigazione, dove sono

riportate tutte le attrezzature da evitare durante le fasi della pesca con le reti. Erano centinaia. Alla fine, tra le posizioni che i pescatori avevano nei pressi di quelle indicate da Csikos, Velebit e 83F, ne abbiamo individuati due che ci sembravano attendibili. Erano chiamate "Tenua granda" e "Tenua del rimorchiatore". Il comandante del peschereccio che le ha rilevate ci ha spiegato che, in effetti, la cosiddetta Tenua Granda corrispondeva a un'elevazione del fondale di quattro o cinque metri, mentre la Tenua del Rimorchiatore era un punto molto noto dove giacerebbero i resti di un vecchio rimorchiatore. A quel punto non rimaneva altro da fare che andare a vedere. Nell'agosto del 2005 abbiamo deciso di effettuare il primo tentativo, che però ha dovuto essere rimandato per le avverse condizioni meteorologiche.

IL CACCIATORPEDINIERE WILDFANG

Il Wildfang era un cacciatopediniere della k.u.k. Kriegsmarine appartenente alla classe Huszar, che comprendeva anche altre unità:

Csikos, Dinara, Huszar II, Pandur, Reka, Scharfschutze, Streiter, Turul, Ulan, Uskoke, Velebit e Warasdiner. Tutte le unità di questa classe furono costruite presso lo Stabilimento Tecnico Triestino e i cantieri Danubius di Fiume.

La lunghezza del Wildfang è di metri 67,13, la larghezza di metri 6,25, il pescaggio di metri 1,78 e la stazza di tonnellate 390. *(in realtà il dislocamento e non la stazza.)* L'apparato motore è costituito da quattro caldaie Yarrow WR per una potenza complessiva di hp. 6000; la velocità massima era di 28,5 nodi. L'armamento era costituito da un cannone Skoda L/45-7 centimetri e sette cannoni Skoda L/44-4,7 centimetri, più due lanciasiluri da 45 centimetri.

L'equipaggio era costituito da quattro ufficiali e sessantuno marinai.

LA SCOPERTA

La zona operativa delle ricerche distava circa cinquantaquattro miglia dal passo di Malamocco, a Venezia dove eravamo di base, oltre ventisei miglia da Pola e circa trentacinque miglia da Goro. Per di più era generalmente battuta dal vento. Così abbiamo deciso di rimandare tutto all'estate del 2006, sperando nel bel tempo stabile.

Solo dopo ferragosto le condizioni meteo sono apparse adatte ai nostri fini. Così, all'alba del 22 partiamo. Il nostro gruppo è formato da Danilo Pellegrini, Pierpaolo Zagnoni, Vincenzo Zagnoni, Andrea Falconi e dal sottoscritto. Ci dividiamo su due motoryacht d'altura, il Maestrale e l'Aphrodite, carichi di apparecchiature elettroniche e subacquee. Fuori dal passo di Malamocco, rotta per sud-sud-est e via. Dopo circa due ore e mezzo di navigazione su un mare calmo e senza vento, raggiungiamo la zona delle operazioni e decidiamo di cominciare l'esplorazione dalla Tenua Granda. La batimetria della zona appare assestata attorno ai 42 metri e, dopo poco tempo, il Maestrale, al comando di Danilo Pellegrini, segnala di aver individuato un'elevazione del fondale di quattro - cinque metri, non molto larga, ma della lunghezza di circa quaranta metri e disposta per 127°; effettivamente, dopo aver segnalato la posizione con un gavitello e aver ripetuto alcune volte le "passate", ci convinciamo della serietà del punto e della necessità di compiere una verifica subacquea.

L'ancoraggio non è semplice, in quanto la discreta profondità e una sostenuta corrente ci obbligano a ripetere l'operazione più volte nonostante il mare calmo. Si dà fondo all'ancora con quasi novanta metri di calumo di catena. D'altra parte, l'ancoraggio deve consentire al sommozzatore di raggiungere l'obiettivo in sicurezza e di garantire che le imbarcazioni rimangano nella stessa posizione durante tutte le fasi dell'immersione. Alle 13,30 ci apprestiamo a indossare le mute, dopo aver controllato con meticolosità l'attrezzatura fotografica e cinematografica e valutato il piano d'immersione con aria compressa. La profondità è di 42 metri, per cui ci accordiamo di non oltrepassare i venti minuti complessivi. Il primo a immergersi è Andrea, armato di cinepresa, seguito da noi tutti con gli apparecchi fotografici; solo Danilo rimane di guardia in superficie. L'acqua è cristallina. Iniziamo la discesa in una corrente proveniente da nord e, man mano che ci

avviciniamo al fondo, notiamo una massa scura di forma allungata. Andrea, più avanti, sta già filmando. Il relitto si vede in quasi tutta la sua lunghezza: è proprio una nave. Il calumo d'ancoraggio l'attraversa e tocca il fondo a circa dieci metri oltre la

Con stupore ci imbattiamo subito in un'elica: non è nella sua posizione naturale, ma rivolta verso l'alto, quasi sulla coperta della nave, mentre poco al di sotto si nota l'altra elica, collegata al proprio asse; tutt'intorno tracce di vecchie reti da pesca, cime e cavi metallici. Lo scafo ha una larghezza di non più di cinque metri e sulla murata di sinistra, imbullonato alla coperta, si nota un cannone su cui alloggiavano alcune grancevole. Dalla forma si capisce che si tratta dello Skoda L/44; proseguendo verso il centro della nave, ne notiamo un altro dello stesso tipo, anch'esso sulla fiancata di sinistra. Tali armi, e la loro posizione, nonché le dimensioni dello scafo, ci convincono che la carcassa che stiamo esaminando è proprio quella del Wildfang! A quasi novant'anni dal suo affondamento il cacciatorepediniere torna a far parlare di sé. L'esplorazione continua. Incontriamo le caldaie Yarrow nella loro posizione originaria; solo l'ultima, sotto il ponte di comando, è staccata dal proprio basamento e sollevata. Ma qui il relitto si interrompe e ci rendiamo conto che la nave è stata spezzata in due dall'esplosione: da qualche parte, nelle vicinanze, dovrebbe trovarsi la prua con il cannone principale. Attorno, sul fondale, macerie sparse, tra le quali spunta la colonna di bronzo del timone. Varie specie di pesci, fra cui castagnole, merluzzetti, saraghi e scorpena, oltre a qualche aragosta, riempiono le tane tra le lamiere contorte, mentre una bella musdea e un grosso grongo sembrano riposare nell'alloggiamento della macchina.

Il tempo, a 42 metri di profondità, è tiranno e l'esplorazione non può proseguire oltre. Uno scambio di segnali con Andrea, intento a filmare i cannoni, pone fine all'immersione. Ritorniamo verso le eliche, dove ritroviamo il calumo della catena di ancoraggio e cominciamo lentamente a risalire. A circa 30 metri di profondità si riesce a scorgere ancora tutto il relitto. L'acqua è azzurra e attraversata da alcuni raggi di sole che, lambendo i cannoni, fanno quasi sembrare la nave pronta all'azione in una specie di agguato subacqueo. Si potrebbe rimanere così per ore ad ammirare lo spettrale gioco della luce sulla nave sommersa. Ma purtroppo bisogna risalire per portarsi alle quote di decompressione.

In superficie non possiamo nascondere la nostra soddisfazione: ce l'abbiamo fatta! Il Wildfang l'abbiamo ritrovato davvero. Ma ben presto, ricordando quanto abbiamo visto sul fondo e le condizioni del relitto, ripensiamo a quella lontana notte del 4 giugno 1917 e al tremendo impatto della nave contro l'ordigno che l'ha distrutta. Lo scoppio della mina, o, secondo alcune fonti, del siluro, deve averla troncata in due, ma poi le esplosioni a catena delle caldaie (e della santabarbara) devono aver completato le devastazioni. Non riusciamo a spiegarci, infatti, come mai una delle eliche si trovi in una posizione del tutto innaturale rispetto all'altra, con il proprio asse piegato quasi ad angolo retto. Ripensiamo ai marinai deceduti, qualcuno dei quali potrebbe riposare ancora tra quelle lamiere contorte. E non si può fare a meno di notare la differenza che c'è tra la murata di sinistra, dove sono ancora al loro posto i cannoni con le rispettive riserve di munizioni, e la murata di dritta, devastata completamente. Deve essere accaduto qualcosa di terribile, considerato lo stato delle lamiere e l'assenza dei cannoni. Resti di cavi d'acciaio e di qualche vecchia rete a strascico possono far supporre il passaggio di qualche peschereccio, ma è giustificabile un simile disastro ?

Pierpaolo Zagnoni