



# LA NAVE FANTASMA

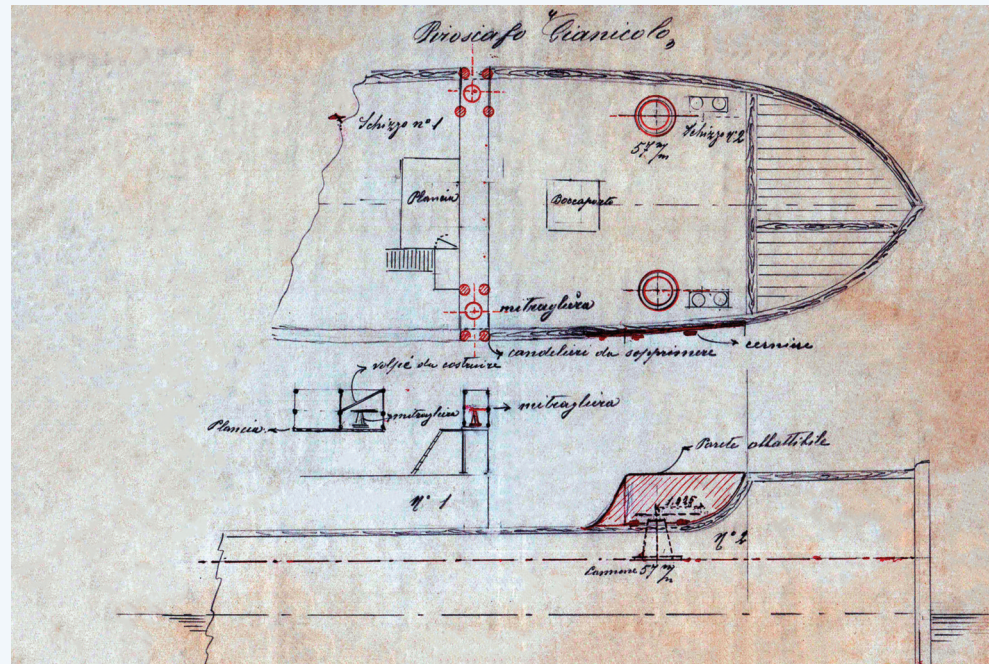
## LE MISSIONI SEGRETE DELLA “NAVE CIVETTA” GIANICOLO NELL’ESTATE DEL 1915 – II PARTE

CLAUDIO RIZZA

*Nell'estate del 1915, la Regia Marina, nel tentativo di contrastare gli U-Boot austro-tedeschi presenti nel Mediterraneo, decise di trasformare il piroscampo fluviale Gianicolo in “nave civetta”. Dotato di bandiera di copertura e di armi a scomparsa, al piccolo piroscampo fu affidato il compito d'individuare, anche grazie alle informazioni fornite da un agente segreto appositamente inviato a Corfù, i luoghi lungo le coste greche dove si riteneva che i sommergibili nemici si rifornissero di viveri e carburante con la complicità di faccendieri locali.*

Il primo piroscampo del tipo *Aventino* a essere trasformato in “nave civetta”, nella prima metà di giugno del 1915, fu il *Gianicolo*. I lavori di trasformazione del bastimento, realizzati sotto la supervisione del Comando in Capo della 2<sup>a</sup> Squadra su disposizione del Duca degli Abruzzi, furono effettuati in soli quattro giorni con i mezzi e la manodopera forniti dalla nave officina *Vulcano*, ormeggiata all'uopo in una zona appartata dell'arsenale di Brindisi. La segretezza che circondava l'opera era giustamente considerata la premessa indispensabile per il successo della sua missione. Le lavorazioni comportarono l'imbarco, subito a poppavia del cassero, di due cannoni a tiro rapido da 57 mm e di due mitragliatrici a quattro canne del tipo *Nordenfjelt* collocate a prora della plancia. Tutte le armi furono ingegnosamente occultate alla vista dall'esterno del bastimento: i cannoni dietro paratie abbattibili sagomate in maniera da sembrare parte della struttura del cassero; le mitragliatrici racchiuse all'interno di false cabine posticce



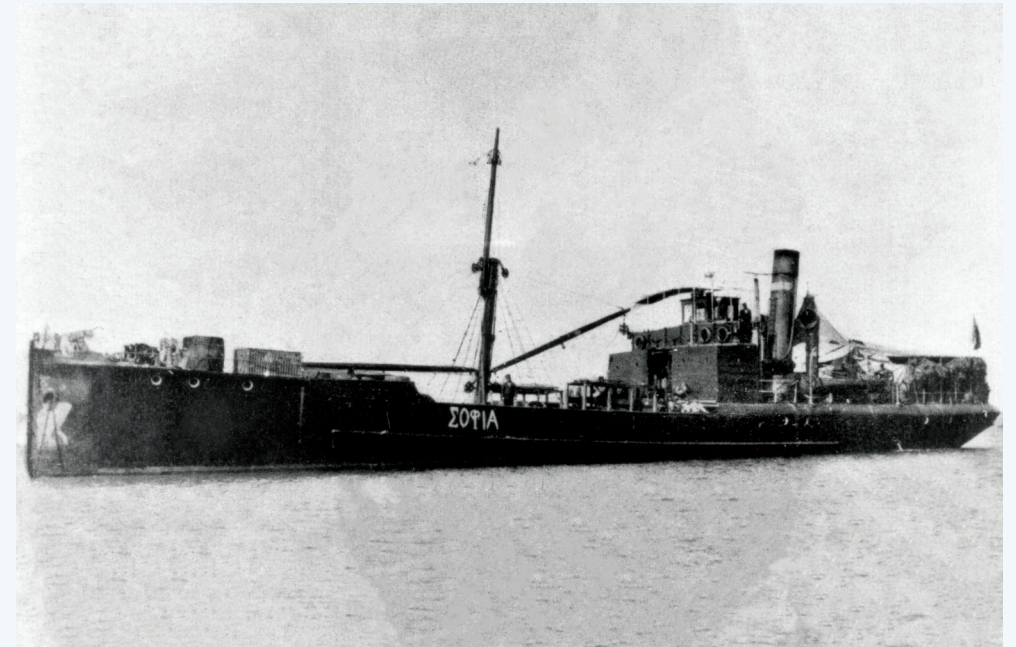


Dettaglio del progetto di installazione sul *Gianicolo* degli impianti d'artiglieria da 57 mm e delle mitragliatrici. Nel progetto sono evidenziate le relative paratie mobili per nascondere le armi alla vista dei sommergibili nemici.

A pagina 78. Il *Gianicolo* in navigazione alla vela durante una missione segreta. Tutti i membri dell'equipaggio vestono abiti civili per ingannare i sommergibili austro-tedeschi.

Le cui pareti laterali, al momento opportuno, si abbattevano mediante l'azionamento di una semplice leva. Completavano la messa in scena un cavallo e un asino di Pantelleria, entrambi ristretti all'interno di due piccoli box di legno ben visibili in coperta, e una gran quantità di balle di fieno, botti e casse di vario tipo sistemate alla rinfusa un po' ovunque per dare alla nave un aspetto innocuo e trasandato. Così camuffato il *Gianicolo*, dopo aver lasciato buona parte dell'equipaggio militarizzato a bordo dell'incrociatore ausiliario *Città di Palermo*, si trasferì da Brindisi a Taranto, giungendovi, tra l'indifferenza dei passanti trovatisi ad assistere al suo passaggio attraverso il canale navigabile, la mattina del 16 giugno 1915. Nel corso di una breve sosta nel Mar Piccolo, fu imbarcato il nuovo equipaggio militare costituito da diciassette elementi tra marinai e fuochisti, selezionati personalmente dal capitano di fregata Ugo Conz, sottocapo di Stato Maggiore dell'Armata, tra tutti coloro che, imbarcati sulle Regie navi di sede a Taranto, parlassero fluentemente il greco o l'albanese.

Ricevute istruzioni scritte e un salvacondotto direttamente dal Duca degli Abruzzi, il Comandante Pagano di Melito salpò per la sua prima missione la sera del 18 giugno dirigendo verso la baia di Liapades, sulla costa occidentale



Il *Gianicolo* in navigazione con il falso nome *Sofia* riportato sulla fiancata. Nel corso delle missioni la "nave civetta" modificò più volte aspetto (installando anche un secondo falso fumaiolo), assumendo il nome di navi greche (ad esempio, *Xantia* e *Laos*), battendo bandiera ellenica. Tra le diverse azioni, importante fu il risultato conseguito nel luglio 1915: alcuni membri dell'equipaggio sbarcarono a Corfù ed entrarono nell'Achilleion, residenza della spia tedesca di nome Rombauer, distruggendo le apparecchiature radio e sottraendo importanti documenti.

dell'isola di Corfù. Appena al largo di Taranto il nome del piroscifo fu mutato in *Laos* e la bandiera della Regia Marina fu ammainata per far posto alla più discreta bandiera greca. Il vessillo italiano sarebbe stato issato a riva, secondo le disposizioni del Duca degli Abruzzi, solo in caso di combattimento con il nemico. Gli ordini per la prima missione informativa del *Gianicolo* prevedevano un certo numero di brevi soste alla fonda in varie località tra la costa settentrionale dell'Epiro e quella albanese. Per giustificare le soste all'ancora, per le quali, ovviamente, non erano state fatte preventive richieste formali alle autorità marittime greche, il Comandante Pagano avrebbe dovuto simulare la necessità di risolvere un'avarìa alle macchine, situazione che avrebbe anche reso plausibile lo sbarco a terra di alcuni membri dell'equipaggio per integrare le scorte di viveri a bordo. Una volta a terra, i marinai del *Gianicolo* avrebbero dovuto cercare riscontri circa la presenza di basi logistiche clandestine per i sommergibili austro-tedeschi.

La sosta presso la baia di Liapades e il primo contatto dell'equipaggio con pescatori del luogo non fornirono notizie utili. Il bastimento ripartì al calare delle tenebre il 19 giugno, dirigendo verso Porto Palermo dove era prevista la seconda falsa avaria alle macchine. Anche questa sosta all'ancora durò poche ore e risultò infruttuosa. Nel corso della successiva esplorazione della costa dell'Epiro in direzione di Capo Linguetta furono





avvistate, nei pressi di San Teodoro, alcune grotte naturali che, data la loro vicinanza alla riva, avrebbero potuto costituire ottimi nascondigli di merci di contrabbando. Tale circostanza, oltre al comportamento sospetto di alcuni barcaioli avvicinati alla nave perché pagati per trasbordare a terra un carico di armi, convinse Pagano a ragguagliare urgentemente il Comando in Capo dell'Armata navale di quanto scoperto. Il messaggio, non disponendo il *Gianicolo* di apparato radio, fu affidato, il pomeriggio del 20 giugno, al cacciatorpediniere francese *Spahi*, che affiancò il "piroscafo civetta" lungo la linea di blocco per un controllo di routine.

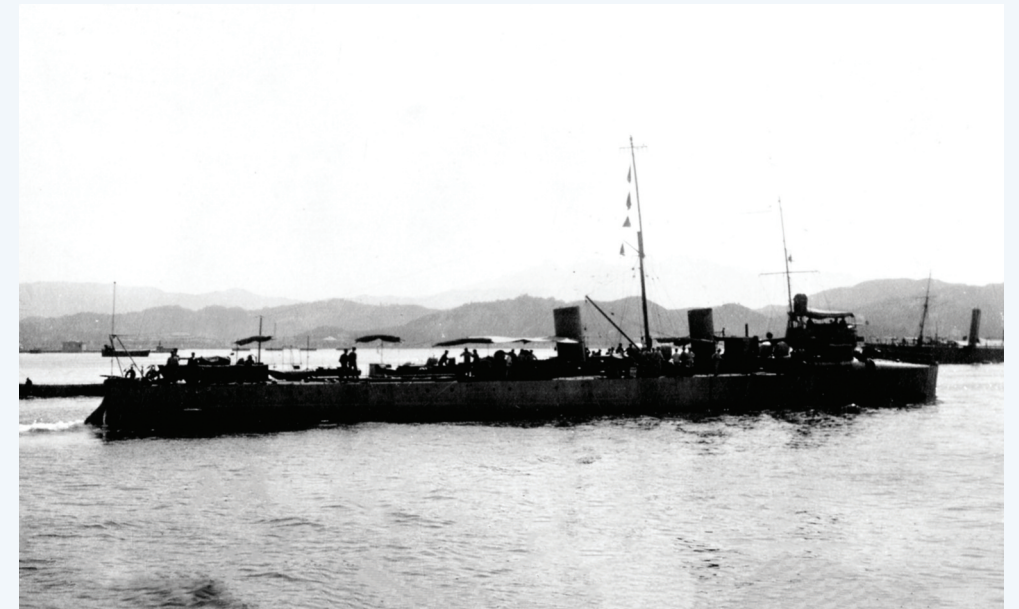
La successiva sosta alla fonda del *Gianicolo* sarebbe dovuta avvenire nel tardo pomeriggio del 20 giugno presso Punta Sàmana, lungo la costa albanese a metà strada circa tra Valona e Durazzo, ma il forte vento di libeccio non consentì al piccolo piroscafo di permanere alla fonda. Il Comandante ne regolò quindi la navigazione per giungere nella tarda mattinata del 21 giugno nel porto di Durazzo dove, secondo gli ordini di missione, avrebbe dovuto contattarne il reggente, Essad Pascià<sup>1</sup> – per il tramite del ministro plenipotenziario Carlo Alberto Aliotti – a cui presentare un messaggio del Duca degli Abruzzi:

era intendimento del Comando dell'Armata che Essad piazzasse due cannoni a Capo Rodoni per disturbare i sommergibili nemici che andassero eventualmente alla fonda. Bisognava anche avvertire che nelle prossime notti, unità nostre avrebbero posto uno sbarramento di torpedini a difesa di Durazzo e Capo Rodoni<sup>2</sup>.

Lasciata Durazzo nel corso della serata, la tappa successiva della crociera fu al largo dell'isola di Saseno, ove il *Gianicolo* giunse alle 06:00 del 22 per prendere contatto, come da ordine di operazione, con il Regio cacciatorpediniere *Espero*. L'incontro con l'unità navale era stato disposto dal Comando in Capo dell'Armata affinché Pagano potesse far giungere rapidamente in Italia il suo rapporto sulla missione compiuta a Durazzo. Il piroscafo proseguì quindi per una breve sosta a Valona, durante la quale il Comandante prese discretamente contatto con il console italiano Lori dal quale ricevette un telegramma contenente nuove istruzioni del Duca degli Abruzzi per condurre, insieme a un manipolo di marinai dell'*Espero*, l'esplorazione a terra delle grotte segnalate nei pressi di San Teodoro. L'incontro con il cacciatorpediniere *Espero* avvenne alle 19:00 di quella stessa sera.

1. Essad Pascià Toptani (1863-1920) fu ufficiale della gendarmeria turca al servizio del sultano 'Abd ul-Hamid. Deputato dei Giovani Turchi, nella guerra balcanica del 1912-1913 fu l'eroe della difesa di Scutari. Formatosi il primo governo provvisorio di Ismail Kemal Vlora a Valona, fu ministro dell'Interno. Abbandonato Vlora, raggiunse Tirana, dove formò il nuovo governo dell'Albania centrale. Fu a capo della deputazione di notabili albanesi che si recò a Neuwied, a Vienna e a Roma. Tornato in patria insieme al principe di Wied, il 7 maggio 1914, assunse la guida dei ministeri dell'Interno e della Guerra. Allo scoppio della guerra mondiale ricomparve a Tirana e a Durazzo, dove si fece proclamare reggente, con un indirizzo politico favorevole all'Intesa. Con l'aiuto di questa, riuscì a mantenersi nella carica di presidente dell'Albania fino al febbraio 1916. L'invasione degli austriaci e dei tedeschi lo costrinse a riparare in Italia, poi in Francia: <treccani.it> [30-7-2021].

2. PAGANO DI MELITO 1933, p. 157.



Cacciatorpediniere *Espero*.

Fu quindi costituita una squadra mista di marinai che, agli ordini dello stesso Pagano di Melito, sbarcò a terra, armi in pugno, per ispezionare le grotte. Fu a quel punto che si sfiorò un grave incidente. Al rientro del controllo nuovamente infruttuoso, il drappello entrò in contatto con una pattuglia dell'Esercito greco e solo il sangue freddo degli ufficiali di ambo gli schieramenti evitò il peggio. Ai greci, secondo la versione di Pagano, fu raccontato che il manipolo di marinai aveva ricevuto l'ordine di compiere una ricognizione ad Apri Ruga, località albanese al confine con la Grecia e che lo sconfinamento, involontario, era stato causato da un errore di navigazione del Comandante dell'*Espero*. La scusa evidentemente resse, ma prima che la pattuglia greca potesse far rapporto ai propri superiori sia il *Gianicolo* che l'*Espero* erano già in navigazione, l'uno verso sud e l'altro verso il porto di Brindisi.

L'ultima tappa di questa prima crociera del *Gianicolo* fu Porto Palermo, dove giunse alle 21:30 del 23 giugno, ma come s'avvicinò alla costa fu fatto segno di alcuni colpi di fucile. L'allarme per l'incidente della sera precedente era stato evidentemente emanato a tutti i presidi costieri della zona, cosicché a Pagano non rimase che dirigere verso il porto di Taranto dove giunse alle 17:00 del 25 giugno 1915. La sosta non durò a lungo. Il Comando in Capo dell'Armata, infatti, aveva messo a punto un nuovo piano di vigilanza antisommergibile non convenzionale ben più articolato. Esso prevedeva la contemporanea presenza in mare di due paranze da pesca a vela, di una a motore e di un sommergibile francese. Le paranze avrebbero dovuto ricercare informazioni sulla presenza di sommergibili nemici intenti in operazioni di rifornimento o di ricarica delle batterie incrociando, rispettivamente, nella parte più stretta del Canale di Corfù quelle a vela e



nella porzione più meridionale di quel braccio di mare quella a motore. Il sommergibile francese, in agguato a nord di Corfù, avrebbe dovuto contribuire alla ricerca informativa e attaccare i battelli nemici una volta scoperti. La base logistica di questo dispositivo di sorveglianza fu fissata nell'isola di Fanò, dove i mezzi impegnati nell'operazione avrebbero riferito ai nostri agenti le informazioni acquisite e sarebbero stati riforniti dal *Gianicolo* o dal trabaccolo requisito *Lucietta*. Al Comandante Pagano, che sarebbe dovuto giungere a Corfù nella notte tra il 30 giugno e il 1° luglio, fu infatti affidato il compito di organizzare le stazioni segnali occulte, attraverso le quali le paranze avrebbero fatto giungere le informazioni a terra, e di condurre la vigilanza antisommergibile in attesa del completo dispiegamento del nuovo dispositivo.

Alle prime luci dell'alba del 30 giugno 1915 il *Gianicolo* lasciò dunque Taranto per la sua seconda e ultima missione segreta, diretto al punto d'incontro fissato con il tenente di vascello Angeli a largo di Capo Sidero. L'incontro con l'agente segreto italiano avvenne come da programma. Angeli, giunto sottobordo con un motoscafo, riferì a Pagano della presenza a Corfù del cacciatorpediniere ellenico *Nea Genea*, delle cui crociere di vigilanza nelle acque delle Isole Ionie il Comandante avrebbe dovuto tener debito conto, e delle attività sospette condotte da Theodor Rombauer. Sbarcato l'Angeli, il *Gianicolo* riprese la sua crociera informativa: il 1° luglio sostò presso Porto Paganica (Port Paganian) simulando la solita avaria alle macchine; il giorno successivo la messa in scena fu replicata presso Laka (Lakka) sull'isola di Passo (Paxo) ma non venne raccolta alcuna informazione d'interesse. La sera del 3 luglio, sulla rotta di ritorno verso Corfù, dove era stato fissato un nuovo incontro con Angeli, il *Gianicolo* fu interessato da una reale avaria alle macchine che lo costrinse a dare fondo presso la baia di San Giovanni (Parga). Fu allora che accadde l'imprevisto.

#### L'INCIDENTE DIPLOMATICO DI CORFÙ

La mattina del 5 luglio 1915 il *Gianicolo*, con la bandiera greca a riva, fu sorpreso dal *Nea Genea* che andò a dare fondo a poca distanza dal piroscafo italiano con l'evidente intenzione di compiere un'ispezione a bordo.

Vistosi scoperto, Pagano diede ordine d'issare a riva la bandiera commerciale italiana, «non essendo provvisto di quella da guerra»<sup>3</sup>. Per evitare l'ispezione, inoltre, vestì la divisa da ufficiale della Regia Marina e chiese formalmente di salire a bordo del cacciatorpediniere greco per conferire col comandante. A bordo del *Nea Genea* il Pagano fu pertanto ricevuto dal capitano di fregata Argyropoulo, che ascoltò la versione dei fatti addotta, secondo la quale il *Gianicolo*, nave militare italiana proveniente dai Dardanelli, era stata costretta a sostare alla fonda presso Parga in quanto in attesa di disposizioni dal proprio governo. Temendo di essere silurato, Pagano aveva ritenuto opportuno dare

3. Ausmm, *Raccolta di base*, b. 1661, f. "Gianicolo", Relazione del T.V. Pagano di Melito.



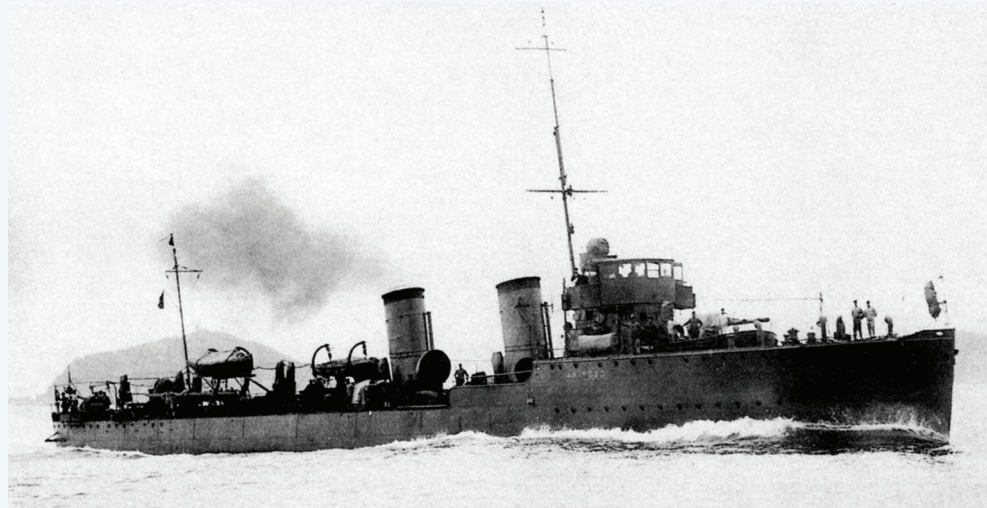
Il cacciatorpediniere greco *Nea Genea* alla fonda a Corfù a fianco del *Gianicolo*.

l'ordine d'issare a riva la bandiera ellenica, sperando che la vista del vessillo di un Paese neutrale scoraggiasse gli U-Boot dall'attaccare. Il comandante greco rispose che, per poter interpellare via telegrafo il proprio governo, il *Gianicolo* avrebbe dovuto seguire la sua nave a Paxo. A poco servirono le proteste di Pagano che, assecondata infine la richiesta, tornò a bordo per scoprire che nel frattempo si era rischiato lo scontro armato con i marinai greci i quali, imbarcati su una lancia, avevano ispezionato il *Gianicolo* con la minaccia dell'uso della forza. Quest'ulteriore incidente provocò una protesta scritta da parte del Comandante italiano che, per tutta risposta, si vide ribadire l'ordine perentorio di seguire il *Nea Genea* nelle acque di Corfù.

La decisione di compiere l'ispezione del *Gianicolo* sotto minaccia delle armi non fu presa senza ponderazione da Argyropoulo, perché già da alcuni giorni era sulle sue tracce. Come si apprese in seguito, il girovagare nelle acque greche della nave spia italiana, nonostante l'utilizzo di svariati nomi di copertura, non era passato inosservato. Così rappresenta l'ambasciatore Bosdari in un telegramma al ministero degli Affari esteri:

Attenzione della autorità delle Isole Ionie è stata in questi giorni attirata dalle mosse di un battello con bandiera greca e con colori greci dipinti sullo scafo e con nome *Sofia*. Toccò prima Laka, nell'isola di Paxo, dove il capitano lasciò intendere





Il cacciatorpediniere *Animoso*, al comando del capitano di fregata Genoese Zerbi, insieme al pari classe *Audace* fu inviato dal Duca degli Abruzzi a Corfù in supporto al *Gianicolo*, nel corso dell'incidente diplomatico avvenuto tra il 5 e l'8 luglio 1915 nelle acque dell'isola.

che trasportava petrolio per sottomarino austriaco. Prima che gli ordini domandati in conseguenza alla Capitaneria di Corfù fossero giunti il battello lasciò Laka e si rese a Parga dove il cacciatorpediniere *Nea Genea* lo catturò<sup>4</sup>.

Giunto a Corfù, Pagano si recò al consolato italiano per riferire in merito all'accaduto e far giungere notizia in Italia della cattura del *Gianicolo*, e lì si procurò anche una bandiera della Marina da guerra italiana e una fiamma di comando che fece alzare a riva non appena rientrò a bordo, in maniera da formalizzare l'appartenenza della nave e dell'equipaggio alla Regia Marina e, conseguentemente, l'inviolabilità da parte delle autorità greche. In breve un telegramma urgente<sup>5</sup>, inviato dal console generale d'Italia Milazzo, giunse sulle scrivanie del ministro degli Esteri e di quello della Marina informandoli dell'incidente, mentre un messaggio cifrato del tenente di vascello Angeli fu inviato per radio al Comando in Capo dell'Armata. Contestualmente la notizia dell'incidente giunse anche ad Atene, dove la stampa ostile all'Intesa non mancò di enfatizzarla chiedendo a gran voce il processo e la condanna del Comandante Pagano per «abuso di bandiera greca»<sup>6</sup>. Nell'attesa di conoscere gli intendimenti del governo su come gestire l'incidente, il Duca degli Abruzzi propose al ministro della Marina di tenere sotto pressione le autorità greche

4. Ausmm, *Raccolta di base*, b. 1661, f. "Gianicolo", doc. S.N.

5. Ausmm, *Raccolta di base*, b. 1661, f. "Gianicolo", telegramma prot. 43588 in data 5 luglio 1915 del Regio Consolato di Corfù.

6. Ausmm, *Raccolta di base*, b. 1661, f. "Gianicolo", telegramma prot. 4858 in data 6 luglio 1915 del Regio Ministero degli Affari Esteri.



Il cacciatorpediniere *Audace*, parte della squadriglia *Animoso*.


**Nella pagina successiva.** Il Comandante Pagano di Melito e l'ufficiale in seconda del *Gianicolo* al carteggio in plancia dell'unità vestiti con abiti borghesi per apparire marinai civili.

disponendo l'invio di una coppia di cacciatorpediniere che – potendo permanere non più di ventiquattro ore nelle acque di un Paese neutrale – avrebbe dovuto essere rilevata giornalmente fino alla positiva conclusione della vicenda. Ottenuta l'autorizzazione, le Regie Navi *Animoso* e *Audace* salparono da Brindisi dirette a Corfù alle 09:00 del 7 luglio 1915. All'arrivo presso l'isola greca, il capo squadriglia e Comandante del cacciatorpediniere *Animoso*, capitano di fregata Genoese Zerbi, ricevette dapprima la visita di Pagano, che raccontò al superiore la propria versione dei fatti, quindi si recò da Argyropoulo, a bordo del *Nea Genea*, a cui propose di demandare la soluzione della vertenza diplomatica ai rispettivi governi e di consentire al *Gianicolo*, guidato dall'ufficiale in seconda, di lasciare Corfù. Egli avrebbe poi preso in custodia il Comandante Pagano perché rispondesse del suo comportamento al proprio governo. Sebbene accettata da Argyropoulo, la proposta di Genoese fu rifiutata dal comandante del porto, che ribadì che il *Gianicolo* doveva continuare a permanere all'ancora nelle acque dell'isola in attesa di disposizioni superiori. Scadute le ventiquattro ore di permanenza in acque neutrali, la mattina dell'8 luglio l'*Animoso* e l'*Audace* furono sostituiti dai cacciatorpediniere *Nembo* e *Granatiere*. Finalmente, dopo intense trattative diplomatiche, alle 16:00 dell'8 luglio Atene concesse l'autorizzazione al *Gianicolo* di lasciare le acque di Corfù. Scortato dai caccia italiani, il piroscafo requisito concluse la sua ultima missione come "nave civetta" giungendo nel porto di Brindisi la mattina del 9 luglio 1915.

## EPILOGO

Dopo l'incidente di Corfù ragioni di opportunità politica, volte a evitare l'insorgere di nuovi contenziosi diplomatici con la Grecia – che le nazioni dell'Intesa volevano far entrare in guerra al loro fianco – sconsigliarono di utilizzare nuovamente il *Gianicolo* e l'*Aventino* al quale, nel frattempo, erano state apportate le stesse modifiche della nave gemella.

Nel settembre 1915, l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, preso atto che il servizio di raccolta informazioni sui sommergibili nemici organizzato dal tenente di vascello Angeli sull'isola di Corfù non aveva fornito i risultati sperati, decise che la missione di quell'ufficiale sotto copertura non avesse più ragione di continuare e lo richiamò in patria.

L'occupazione francese di Corfù (gennaio 1916) pose quindi termine all'attività spionistica di Theodor Rombauer e con essa tramontò la possibilità delle Marine degli Imperi centrali di utilizzare l'isola come base di rifornimento occulto per i propri sommergibili. Rombauer, catturato dagli occupanti, «morì prigioniero dei francesi a Brest nel 1918»<sup>7</sup> 

7. PETHÖ 2001, p. 102; CERNUSCHI 2013, p. 125.



## BIBLIOGRAFIA

- E. CERNUSCHI, *Battaglie sconosciute. Storia riveduta e corretta della Regia Marina durante la Grande Guerra*, In Edibus, Vicenza 2013.
- F. FAVRE, *La Marina nella Grande Guerra. Le operazioni navali, aeree subacquee e terrestri in Adriatico*, Gaspari, Udine 2008.
- G. PAGANO DI MELITO, *La nave pirata*, Ardita, Roma 1933.
- IDEM, *Mine e spie*, Ardita, Roma 1934.
- A. PETHÖ, *I servizi segreti dell'Austria-Ungheria*, Leg, Gorizia 2001.
- N. SVORONOS, *Storia della Grecia Moderna*, Editori Riuniti, Roma 1974.
- UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA, *La Marina italiana nella Grande Guerra, II: L'intervento dell'Italia a fianco dell'Intesa e la lotta in Adriatico*, Vallecchi, Firenze 1936.