Ufficio Storico della Marina Militare

GRANDE GUERRA

1987-2016

BOLLETTINO D'ARCHIVIO

Anno XXX - 2016

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abb. post. - 70 % - DCB Roma

BOLLETTINO D'ARCHIVIO

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico trimestrale - Anno XXX – 2016

Editore
MINISTERO DELLA DIFESA

Direttore responsabile (Tel. 0636807218)
Capitano di Vascello (G.N.) Giosuè Allegrini
giosue.allegrini@marina.difesa.it

Direttore editoriale (Tel. 0636807235)
Capitano di Fregata Leonardo Merlini
leonardo.merlini@marina.difesa.it

Redazione (Tel. 0636807239)
Marina Pagano
marina_pagano@marina.difesa.it

Archivio (Tel. 0636807233)
ufficiostorico@marina.difesa.it
Ersilia Graziani
Claudia Lazzerini
Maria Rita Precone
Alessandra Venerosi Pesciolini

Segreteria (Tel. 0636807236)
Paola Noli
paola_noli@marina.difesa.it

Assistente
Tiziana Patrizi
tiziana_patrizi@marina.difesa.it

Direzione e Redazione
Ufficio Storico della Marina Militare, Via Taormina, 4
ufficiostorico@marina.difesa.it
ufficiostorico.editoria@marina.difesa.it

Nucleo-vendite (Tel. 0636807240)
Via Taormina, 4 - 00135 Roma
ufficiostorico.vendite@marina.difesa.it

La selezione dei saggi riportati nel presente volume è stata effettuata da una commissione formata dagli ammiragli Paolo Alberini, Franco Prosperini e dal comandante Gian Paolo Pagano

Registrazione al Tribunale Civile di Roma (versione cartacea) n. 181 del l° aprile 1987
Registrazione al Tribunale Civile di Roma (versione *on line*) n. 127 del 4 aprile 2011

La collaborazione è aperta a tutti. La responsabilità degli articoli è lasciata interamente agli Autori.
Alla Direzione non è attribuita che la responsabilità inerente alla morale correttezza delle cose stampate nei riguardi delle patrie istituzioni, della disciplina morale e del rispetto civile.
Le norme di collaborazione sono consultabili al link
http://www.marina.difesa.it/storiacultura/ufficiostorico/Pagine/Normeperlacollaborazione.aspx

Documentazione e fotografie dell'Archivio possono essere acquisite seguendo le istruzioni riportate nel link
http://www.marina.difesa.it/storiacultura/ufficiostorico/Pagine/fotoriproduzioni.aspx

---

Il *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare* è consultabile *on line* al sito http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri_bollettino.aspx

Un fascicolo cartaceo può essere acquistato al prezzo di 18,00 € (12,00 € per gli aventi diritto)
http://www.marina.difesa.it/storiacultura/ufficiostorico/Pagine/Conizionidivendita.aspx

---

© Copyright Ufficio Storico della Marina Militare
Stampa Nadir Media s.r.l. - settembre 2016

1987-2016
30° anniversario del
Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare

GRANDE GUERRA

L'ATTIVITÀ DELLA REGIA MARINA NEL PRIMO CONFLITTO MONDIALE ANALIZZATA ATTRAVERSO I SAGGI DEL BOLLETTINO D'ARCHIVIO

Anno XXX
2016

Presentazione

Esistono tanti modi di fare storia. La si può conservare e riordinare cominciando dai cimeli; si può studiarla per trarne insegnamenti critici (e, conseguentemente, approfondimenti e correzioni di rotta); si può, puramente e semplicemente, ricopiarla, stile i monaci benedettini del Medioevo, evitando accuratamente, in questo caso, di interpolare glosse e, magari, falsi belli e buoni, si tratti di opere o di disinvolte omissioni.

Lo scopo di questo numero speciale del *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, testata giunta al proprio trentesimo anno di vita, sottintende tutti e tre i modi "di fare storia" appena ricordati.

In coincidenza con la Grande Guerra si è pensato, infatti, di riproporre alcuni dei saggi più indicativi in merito a quel conflitto apparsi su queste stesse pagine nel corso di un arco di tempo superiore, ormai, a una generazione. Alcuni degli autori, come il mio illustre predecessore, l'ammiraglio Gino Galuppini, oppure il dottor Giuliano Colliva, sono scomparsi nel frattempo. Altri, come per esempio l'ingegner Alessandro Turrini o il dottor Augusto de Toro, continuano a produrre idee nuove e punti di vista stimolanti.

Ripresentare questi saggi, beninteso, non significa stimare meno altri autori e altri studi. Chi scrive ha però la serena certezza di sottoporre al Lettore una visione, a un tempo, vecchia e nuova di quelle stesse pagine, ora calate in una continuità cronologica d'insieme destinata a non esaurirsi in un passato fascicolo riposto, da anni, in biblioteca, ma a stimolare altri spunti, altre proposte e, perché no?, anche qualche contestazione.

La libertà intellettuale della Marina (ovvero quel *quid* che ha permesso a una Forza Armata gloriosa ma, obiettivamente, sempre vittima – nei secoli – di bilanci contriti e, magari, ulteriormente ritagliati proprio nella fase decisiva di realizzazione dei propri nuovi, indispensabili programmi) è il patrimonio più prezioso del *Bollettino* e dell'Ufficio Storico tutto.

Questa stessa libertà intellettuale ha permesso, fino a oggi, di adottare, primi al mondo, navi e sistemi d'arma rivoluzionari e senza precedenti, si tratti del *Duilio* di Benedetto Brin e Saint Bon, dei mezzi d'assalto o di qualcos'altro che non è ancora oggetto di storia e di cui si occuperanno i miei successori di qui a cent'anni.

Riprendiamo pertanto, in queste pagine, alcuni dei migliori pezzi apparsi in passato, in questa sede, in merito alla Grande Guerra, e confermiamo, una volta di più, l'apertura delle porte e dei fondi dell'Archivio, dei nostri grandi Musei e della Marina tutta

a coloro che vorranno confermare, integrare o ribaltare quanto scritto qui e altrove. Non esistono, infatti, condizioni o *diktat*, ma soltanto i limiti (quelli sì invalicabili) dettati dal buon gusto, da una serena visione delle cose e, diciamolo pure, dalla necessaria competenza storica e professionale. Tutti possono avvicinarsi agli studi storici e navali, pochi possono maneggiarli con la precisione e la serietà richieste dal *Bollettino* e dall'Ufficio Storico della Marina Militare. In un Paese dominato (in apparenza) da *talk show* televisivi dove chiunque si arroga il diritto di pontificare su qualsiasi cosa, questa testata è – lo ammetto per primo – quanto di meno indicato ci sia. È parimenti severamente sconsigliato l'ingresso agli indignati speciali, di qualsiasi confessione e casacca essi siano. Niente *ipse dixit*, nessuna esibizione spagnolesca di titoli e nessun "Io sì, lui no". Soltanto fatti, fatti e ancora fatti. Sono benvenuti, per contro, i nuovi documenti (magari provenienti da archivi privati), le relative prove e, beninteso, le critiche, magari anche rivoluzionarie, ma sempre supportate dal necessario apparato logico. Anche le fotografie rappresentano un contributo prezioso che ci impegniamo, sin d'ora, a valorizzare citando per sempre col loro nome coloro che affidano le memorie del proprio passato familiare all'Archivio e alla Fototeca. Nessuna indulgenza, viceversa, è concessa al provincialismo di certa stampa sempre pronta a correre dietro allo scandalo (o, alla peggio, a inventarlo di sana pianta) stabilendo, a priori, che se una data infamia è scritta in una lingua forestiera (si tratti del diario di un gerarca nazista o di un quotidiano del tempo di guerra) la stessa è data per vera e non contestabile perché: "Signora mia, all'estero sì che se ne intendono, mentre da noi invece …". Certe cose, qui, non funzionano. Nessun complesso di inferiorità, pertanto, né parimenti alcuna concessione alla retorica. Il grande scrittore Giovanni Guareschi, padre degli indimenticabili Don Camillo e Peppone, l'aveva già detto mezzo secolo fa: "Gli intellettuali italiani sono e saranno sempre degli estremisti: per loro o Roma caput mundi o Roma Kaputt. In mezzo non c'è niente". Aveva (e ha) perfettamente ragione. Gli storici navali nostri collaboratori non sono, infatti, intellettuali; sono o marinai oppure uomini e donne, italiani e stranieri, permeati, da anni, dal medesimo spirito e, se mi è concesso, stile della Marina italiana. Per questo i loro studi, spesso frutto di anni e anni di ricerche condotte non soltanto a Roma, ma in tutto il mondo, sono preziosi e fonte di legittima soddisfazione. Questo è quello che ci chiedono i Lettori, questo è quello che la Marina si aspetta da noi.

Capitano di Vascello Giosuè Allegrini
Capo Ufficio Storico della Marina Militare

Indice

A. Turrini, *Origini della Grande Guerra - L'importanza della questione navale nell'entrata in guerra dell'Italia a fianco dell'Intesa.* da Bollettino d'Archivio anno II - n. 4 dicembre 1988 Pag. 7

E. Cernigoi, *Cooperazione fra esercito e flotta nella prima guerra mondiale.* da Bollettino d'Archivio anno XXIII - dicembre 2009 " 21

M. Gabriele, *Origine, trattative e aspetti della convenzione navale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915.* da Bollettino d'Archivio anno XXII - marzo 2008 " 47

E. Ferrante, *Le operazioni navali in Adriatico 1915-1918.* da Bollettino d'Archivio anno XXII - giugno 2008 " 93

M. Gemignani, *La guerra antisom dell'Intesa nel Mediterraneo durante il primo conflitto mondiale.* da Bollettino d'Archivio anno XIX - dicembre 2005 " 177

F. Prosperini, *Genesi e sviluppo dei M.A.S. Attività operativa in Adriatico (1916-1918).* da Bollettino d'Archivio anno XXII - settembre 2008 " 257

G. Manzari, *Marinai in grigio verde. La cooperazione della Marina alle operazioni dell'Esercito sul fronte terrestre.* da Bollettino d'Archivio anno XXII - settembre 2008 " 333

M. Gabriele, *Il salvataggio dell'esercito serbo.* da Bollettino d'Archivio anno XXII - settembre 2008 " 389

S. J. Buchet, F. Poggi, *Gli sbarramenti del Canale d'Otranto durante il primo conflitto mondiale.* da Bollettino d'Archivio anno XXII - settembre 2008 " 417

M. Donnini, *L'aviazione di Marina nella prima guerra mondiale (2ª parte).* da Bollettino d'Archivio anno XXIII - dicembre 2009 " 471

G. Galuppini, *Le operazioni navali sui laghi Maggiore e di Garda nella seconda e terza guerra d'indipendenza e nella prima guerra mondiale.* da Bollettino d'Archivio anno XIV - dicembre 2000 " 541

A. Branchi, *Lo sbarco austriaco di Ancona del 5 aprile 1918 nel rapporto del comandante della spedizione austroungarica e nelle fonti della Marina Militare e della Guardia di Finanza.* da Bollettino d'Archivio anno XXII - dicembre 2008 " 563

G. Colliva, *Zurigo, 26-27 febbraio 1917: la Marina italiana e l'operazione Mayer.* da Bollettino d'Archivio anno XXIV settembre - dicembre 2010 " 583

C. Viggiani, *Arturo De Riseis, Capo dell'Ufficio Speciale del Ministero della Marina, e i suoi corrispondenti di guerra (novembre 1917-novembre 1918).* da Bollettino d'Archivio anno VIII - marzo 1994 " 637

L. Martines, *Propaganda sovversiva e contro-propaganda nazionale all'interno della Regia Marina dal primo conflitto mondiale al fascismo 1915-1922.* da Bollettino d'Archivio anno XX - marzo 2006 " 665

G. Salotti, *D'Annunzio, Thaon di Revel e il "Bollettino della Vittoria navale".* da Bollettino d'Archivio anno XVI - giugno 2002 " 741

ORIGINI DELLA GRANDE GUERRA

L'importanza della questione navale nell'entrata in guerra dell'Italia a fianco dell'Intesa.

Ing. ALESSANDRO TURRINI

La prima guerra mondiale combattuta dall'Italia e dall'Austria-Ungheria è sempre stata descritta come una guerra quasi esclusivamente terrestre. Le battaglie dell'Isonzo, le trincee del Trentino e del Carso, la disfatta di Caporetto, la travolgente avanzata di Vittorio Veneto sintetizzano gli episodi salienti della Grande Guerra, definita anche come la quarta guerra d'indipendenza, combattuta appositamente per la liberazione di Trento e Trieste dal dominio austriaco. La guerra sul mare è stata considerata come un'appendice non particolarmente influente, caratterizzata essenzialmente dalle azioni audaci e temerarie del C.C. Luigi Rizzo che affondò con i suoi M.A.S. le due corazzate austro-ungariche *Wien* e *Szent Istvàn*.

Eppure nessuna guerra combattuta dall'Italia e dall'Austria è mai stata tanto legata e originata da profondi e vitali interessi marittimi. Per definire chiaramente le motivazioni che indussero l'Italia ad entrare in guerra nel 1915 a fianco di Francia e Gran Bretagna è necessario risalire alla fine degli anni 1870. In quel periodo la politica estera del giovane Stato italiano era quanto mai confusa e disorganica. Molto spesso il governo italiano si dimostrava eccessivamente sensibile ai richiami velleitari dell'irredentismo, talvolta si lasciava suggestionare da illusioni di grandezza impostando programmi di espansione marittima e coloniale assolutamente irrealizzabili. La profonda debolezza economica e militare e lo scarso prestigio che aveva presso le grandi potenze rendevano poco credibili le iniziative politiche italiane.

Un primo chiarissimo sintomo della debolezza politica italiana si manifestò nel 1881 con la dura lezione di Tunisi. La Tunisia era stata considerata da sempre una specie di appendice dell'Italia: in quel paese c'era infatti una comunità italiana numerosa e prospera. Negli ambienti politici nazionali si dava per scontato che l'annessione della Tunisia all'Italia sarebbe stata solo questione di tempo. La improvvisa occupazione da parte francese della Tunisia rappresentò la classica doccia fredda; la politica italiana dello "sciacallo debole e sciocco", come la definitiva in modo estremamente acuto il Salvemini, aveva dato i suoi frutti. L'Italia debole economicamente, industrialmente e militarmente, senza alleati ai quali potersi appoggiare, si rese conto che non era in grado di opporsi a nessuna azione di forza portata contro i suoi interessi dalle maggiori nazioni affacciate sul Mediterraneo.

La presenza francese sulla costa tunisina dirimpetto alla Sicilia rappresentava un gravissimo pericolo per il giovane Stato italiano. In quel periodo, oltretutto, la flotta francese si stava decisamente potenziando: nell'anno finanziario 1870-71, le spese per le nuove costruzioni della Marina francese erano un terzo rispetto a quelle britanniche (Francia 412.000 sterline, Gran Bretagna 1.330.000 sterline). Negli anni successivi gli stanziamenti per la Marina francese aumentarono notevolmente fino ad arrivare, nell'anno finanziario 1878-79, alla notevolissima cifra di 1.500.000 sterline, esattamente la stessa cifra assegnata alla Marina britannica. Esisteva infine presso le grandi potenze europee una sorta di scontato convincimento che la zona di dominio naturale della Francia era il Mediterraneo. Lo stesso Bismarck nel 1881 andava proclamando che "..il Mediterraneo era una sfera di espansione naturale del popolo francese".

L'Italia si rese presto conto della sua tragica debolezza soprattutto sul mare. Con una costa lunga più di 6.000 chilometri, minacciata a occidente e a sud dalla potente flotta francese e ad oriente, in Adriatico, dalla possibilità di una crescita della flotta austro-ungarica, dovette drasticamente interrompere "il gioco della grande potenza" per ricercare degli alleati. Già nel 1873, all'epoca della questione romana, alcuni politici avevano ipotizzato un'alleanza dell'Italia con gli Imperi Centrali in funzione antifrancese, ma con l'occupazione di Tunisi da parte dei francesi, questa ipotesi divenne l'unica alleanza possibile.

Il Marselli nel 1881, mettendo in evidenza una chiarezza stupefacente della situazione, così si esprimeva: "*...Poiché la forza delle cose trascina l'Austria-Ungheria verso Salonicco e la Francia a distendersi lungo la costa settentrionale dell'Africa, e poiché non è in potere dell'Italia di opporsi in pari tempo all'uno e all'altro fatto, a quale dei due può acconciarsi con suo minor nocumento, e però quale essa deve contrariare risolutivamente e quale aiutare persino, per assicurare lo scambio di servigi? Basta gittare gli occhi su d'una carta del bacino del Mediterraneo per intendere subito che il pericolo maggiore che l'Italia possa correre si è di vedere la Francia stabilirsi sulla costa settentrionale dell'Africa, dirimpetto e a poca distanza da quella di Sicilia, che è la nostra sentinella avanzata, e che in caso di guerra potrebbe diventare una sentinella perduta...*"

Il governo italiano iniziò le trattative con i governi di Vienna e di Berlino per stringere un'alleanza con una funzione palesemente antifrancese. Mentre la Germania era titubante e diffidente (Bismark così si esprimeva: "*... per quanto ogni accordo con l'Italia, qualunque possa esserne la redazione, debba in sostanza risolversi in un negozio unilaterale a vantaggio dell'Italia, tanto più che il carattere inquieto e presuntuoso della politica italiana potrebbe facilmente coinvolgere gli amici dell'Italia in complicazioni...*"), l'Austria-Ungheria si dimostrò decisamente più favorevole all'alleanza con l'Italia. Dopo lunghe trattative finalmente il 20 maggio 1882 gli imperatori di Germania ed Austria ed il re d'Italia firmarono il trattato della Triplice Alleanza.

Come accennato in precedenza, l'Austria e l'Italia erano particolarmente interessate all'alleanza. L'Austria-Ungheria aveva dei gravi problemi interni: i sudditi dell'impero erano costituiti da popoli diversi con interessi, tradizioni, culture, aspirazioni profondamente differenti e spesso contrastanti tra loro. La realizzazione di un vincolo, tra i vari popoli dell'impero, saldo e duraturo costituiva l'obiettivo politico interno più complesso dell'impero asburgico. Per quanto ri-

L'ammiraglio Montecuccoli, principale artefice della Imperiale Regia austro-ungarica.

guarda invece la politica estera, l'obiettivo fondamentale era quello di assicurarsi un valido sbocco sul Mediterraneo.

Con l'avvento dell'èra industriale, fu evidente la necessità da parte di tutte le nazioni di prima grandezza di possedere la libertà di navigazione e di commercio marittimo: in particolare l'Austria-Ungheria aveva assoluto bisogno di mercati internazionali e di materie prime. In definitiva per mantenere il ruolo di grande potenza, l'impero asburgico doveva inserirsi quanto prima nel ciclo dei traffici marittimi mondiali. Per questi motivi, a partire dal 1876-'77 la politica della monarchia danubiana si indirizzò decisamente al mare.

Dal punto di vista geografico l'Austria-Ungheria aveva tre possibilità:

– la prima era quella di raggiungere Salonicco per la via Vienna-Budapest-Belgrado-Nis fino al Mare Egeo;
– la seconda, anch'essa indirizzata a Salonicco, passava attraverso la Bosnia-Erzegovina, il Sangiaccato di Novibazar e la valle del Vardar;
– infine la terza direttrice portava all'Adriatico.

Con il Congresso di Berlino del 1878, venne assegnata alla duplice monarchia l'occupazione della Bosnia e dell'Erzegovina ed il diritto di controllo sul Sangiaccato di Novibazar.

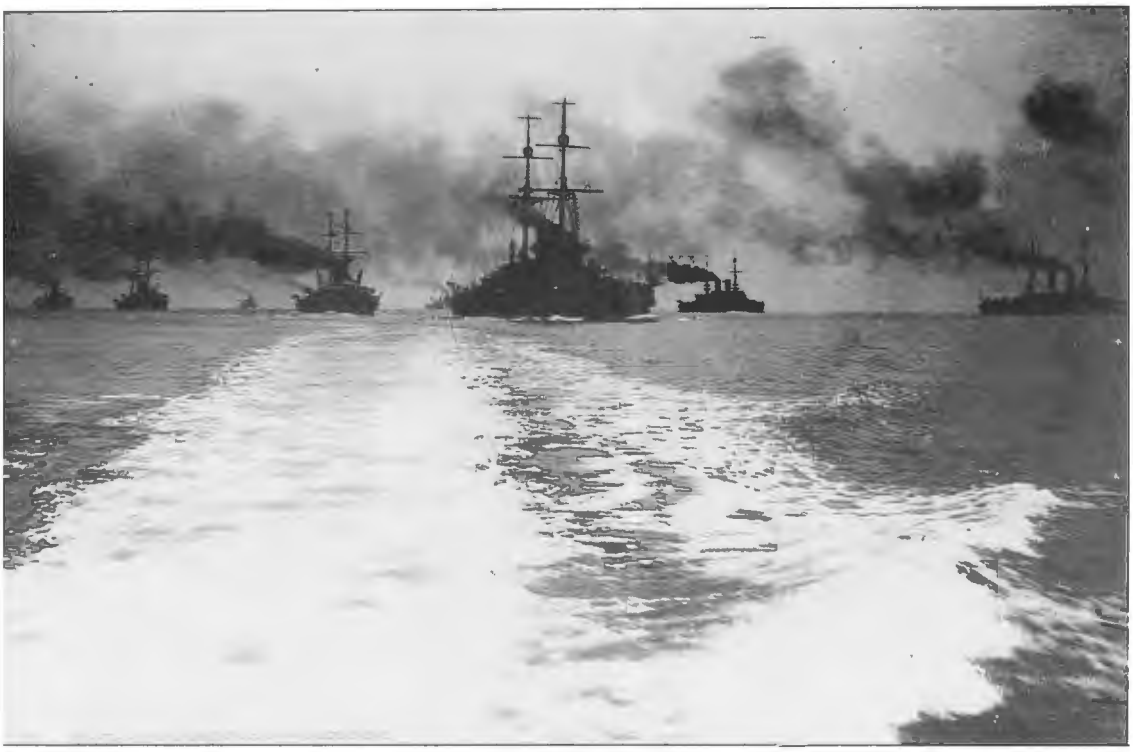
Iniziò così la difficile marcia dell'Austria verso Salonicco. Il porto di Salonicco rappresentava l'accesso ideale al mare per l'Austria-Ungheria. Esso infatti era il più vicino al Canale di Suez ed inoltre consentiva sia all'Austria sia all'Ungheria di affacciarsi al Mediterraneo. La strada per Salonicco doveva necessariamente diventare anch'essa austro-ungarica. Si trattava evidentemente di un'avanzata politica e probabilmente anche militare molto dura, ma che permetteva, secondo uno *slogan* vigente allora "a correnti di rinfrescante e rafforzante aria marina di penetrare nei polmoni della monarchia danubiana". Il motto della flotta mercantile ungherese, coniato all'epoca, "Tengerre Magyar!" (al mare Ungheria!) sintetizza perfettamente le aspirazioni e lo stato d'animo dell'Impero asburgico.

Nel contempo, l'Italia mirava a trasformare l'Adriatico in un mare tutto e solo italiano. Per ottenere ciò era necessario avere il completo dominio di Valona e della costa albanese. L'importanza della posizione strategico-marittima di Valona è facilmente individuale osservando la carta geografica dell'Adriatico. Possedere Valona per l'Italia significava dominare il Canale d'Otranto e poter chiudere a suo piacimento l'accesso e l'uscita dall'Adriatico, per cui questo mare poteva veramente diventare l'"Adriatico italiano" come si usava dire all'epoca.

Quindi gli interessi e le aspirazioni italiane ed austriache si sposavano perfettamente. Da un lato per arrivare a Salonicco ed imporre una sua presenza navale mediterranea, l'Austria aveva la necessità del consenso e dell'appoggio di una potenza mediterranea proiettata nel bacino orientale e contemporaneamente le era molto utile che il governo italiano si trovasse obbligato a non appoggiare l'irredentismo, sempre molto attivo e turbolento, dei sudditi italiani. Dall'altro lato l'Italia con il possesso di Valona evitava la possibile crescita di una potenza navale austriaca in Adriatico, per cui la lunga costa adriatica italiana si sarebbe trovata nelle condizioni di massima sicurezza.

Per ottenere questo risultato fondamentale, l'Italia era disposta ad accettare il sorgere di una potenza navale concorrente nel Mediterraneo orientale e a rinunciare alla rivendicazione dei territori sotto dominio austriaco, popolati da suddditi italiani (in particolare Trento e Trieste). La difficile situazione politico-sociale degli Stati balcanici avvicinò ancora di più l'Austria e l'Italia per cui negli ultimi anni del secolo scorso si instaurò un sincero e fattivo rapporto di collaborazione tra le due potenze.

È il caso di accennare sinteticamente alla problematica degli Stati balcanici, così come si sviluppò alla fine del secolo scorso. Con lo smembramento dell'Impero ottomano, gli Stati balcanici, profondamente diversi come razza, cultura, religione e tradizioni storiche, entrarono immediatamente in conflitto tra loro. Questi conflitti erano aggravati da esasperazioni religiose per cui si avevano cristiani contro maomettani, ortodossi contro scismatici e cattolici. Quello che preoccupava più di tutto l'Austria-Ungheria e l'Italia era il fatto che nei giovani



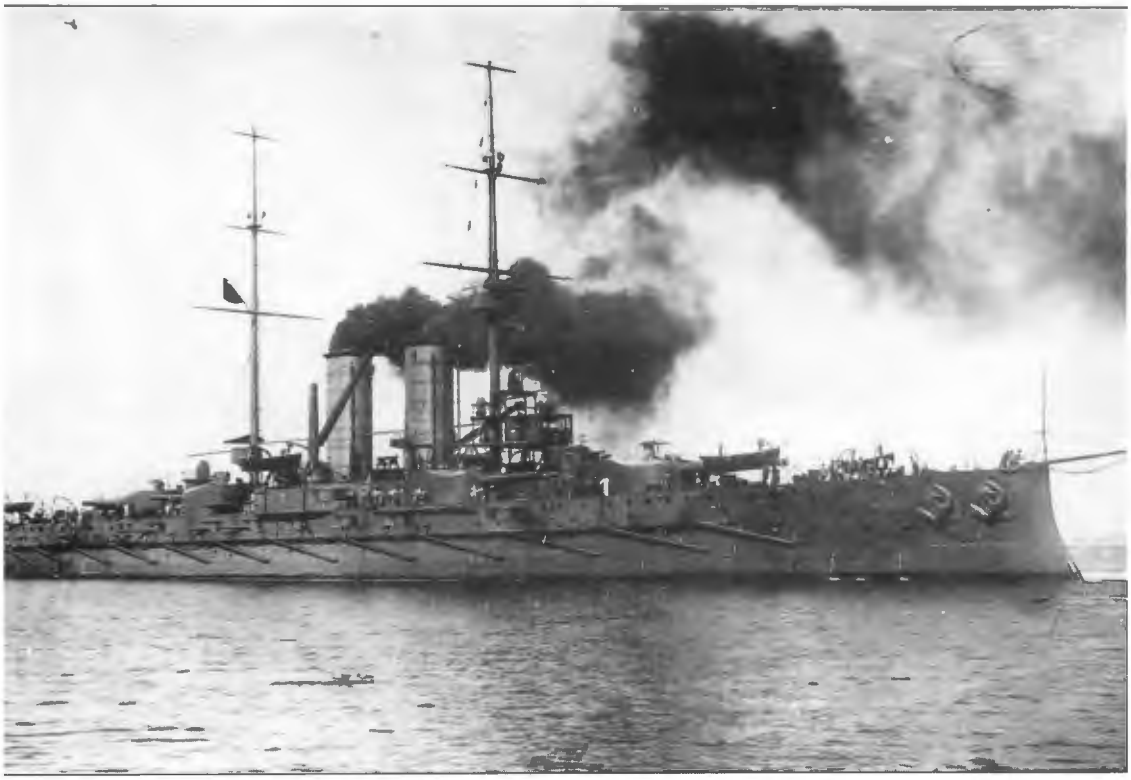
L'Armata navale austro-ungarica in formazione, alla vigilia della prima guerra mondiale.

Stati nazionali balcanici sorti nell'Ottocento esistevano tre tendenze di sviluppo profondamente radicate: l'espansione territoriale, lo sbocco al mare e quello che veniva definito il "fascino di Bisanzio". Questi Stati, diventati liberi dopo secoli di dura ed umiliante dominazione turca, erano pervasi da un profondo senso di rivincita e sognavano "in grande".

I bulgari volevano realizzare la "Grande Bulgaria" che doveva andare dal Danubio all'Egeo e dal Mar Nero al Pindo comprendendo Costantinopoli. Era un chiaro riferimento al "Regno della Grande Bulgaria" del XIII secolo che, sotto Ivan Asen II, nel 1240 raggiunse la massima espansione comprendendo il territorio che andava a nord fino al Danubio, a est fino al Mar Nero, a sud fino all'Egeo e a ovest fino a Durazzo sull'Adriatico.

I serbi aspiravano alla "Grande Serbia degli Slavi del Sud" che andava dal Danubio a Salonicco e dall'Adriatico all'Egeo. Anche per i serbi il riferimento era il "Regno della Grande Serbia" del XIV secolo che raggiunse la massima estensione sotto Stefano Dusan (Uros IV) dopo la vittoria di Custendil contro bulgari e greci. Nel 1355 il Regno della Grande Serbia comprendeva la Erzegovina, l'Albania, la Macedonia, il Montenegro, la Tessaglia e l'Epiro.

Infine i greci si ritenevano gli eredi legittimi di Atene e di Bisanzio. Anch'essi aspiravano alla "Grande Grecia" che andava da Valona a Costantinopoli comprendendo le coste dell'Anatolia attorno all'Egeo e ovviamente tutte le Isole Egee.



La corazzata austro-ungarica ZRINY.

La Macedonia faceva parte di tutte queste aspirazioni ed era la zona nella quale le popolazioni balcaniche si confondevano in modo quasi inestricabile. Come si può constatare, bulgari, serbi e greci miravano ad arrivare all'Adriatico e a Salonicco entrando in conflitto contemporaneamente con gli interessi italiani ed austriaci. L'Alleanza tra Italia ed Austria-Ungheria, di conseguenza, si rafforzò ancora e divenne più attiva allorché fu evidente che dietro gli Stati balcanici stavano manovrando le grandi potenze.

La Russia si pose alla guida del nazionalismo slavo e seppe magistralmente sfruttare la carta della missione religiosa di liberare Costantinopoli e i "popoli fratelli" greco-ortodossi dei Balcani dal dominio turco-islamico. Nella realtà il vero obiettivo era il "dominio degli Stretti", la possibilità di affacciarsi sul Mediterraneo. Dopo la guerra russo-giapponese del 1904-1905, la Russia, oltre a vedere bloccato lo slancio verso l'Estremo Oriente, vide fortemente compromesso il suo prestigio di grande potenza. Pertanto la sua politica di penetrazione nei Balcani si intensificò notevolmente e, appoggiando le aspirazioni dei serbi e montenegrini, contava di arrivare all'Adriatico e all'Egeo.

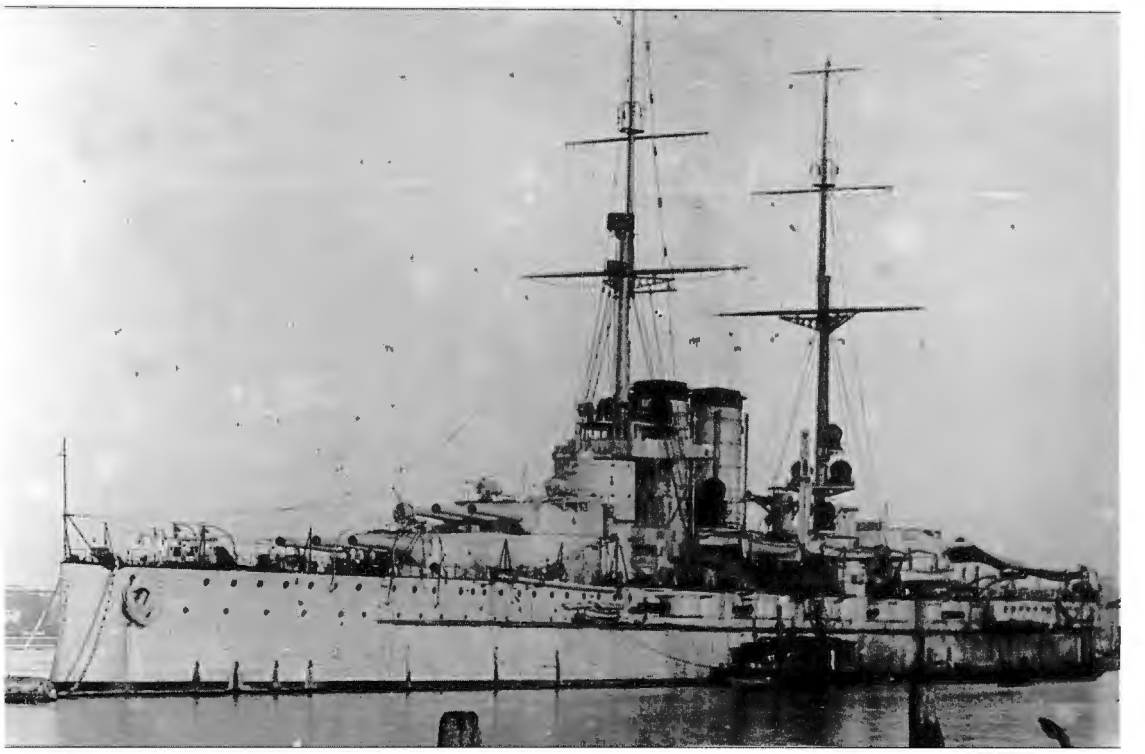
La Francia da molto tempo osservava con preoccupazione la crescita e il potenziamento della Marina italiana e si rendeva perfettamente conto che prima o poi il suo potere marittimo nel levante del Mediterraneo sarebbe stato duramente contrastato da quello italiano. La sua politica quindi era indirizzata a contrastare la crescente influenza italiana nel Mediterraneo orientale ed ogni assetto politico

9 giugno 1918 - Affondamento della corazzata austro-ungarica SZENT ISTVAN.

della regione balcanica che favorisse l'Italia. A tale scopo appoggiò costantemente la Grecia nelle sue mire espansionistiche, cercò di assicurarle il possesso del canale a nord di Corfù e favorì una sua espansione a nord verso la costa albanese.

La Germania, priva di ogni possibilità di sviluppo nelle regioni confinanti, iniziò un'espansione economica verso il Mediterraneo orientale e l'Asia Minore con l'intendimento di spingere i confini della sua potenza economica continentale fino al Golfo Persico. Il collegamento ferroviario di Berlino con Bagdad, che passava per Vienna e Budapest, costituiva la manifestazione visibile di questa avanzata economico-politica. Il programma della linea Berlino-Bagdad, sebbene essenzialmente continentale, mirava al Golfo Persico, un punto nevralgico dell'Impero britannico.

La Gran Bretagna, pesantemente vincolata dalla guerra con i boeri, si era mantenuta per un certo periodo estranea agli avvenimenti nei Balcani. Tuttavia con la minaccia tedesca al Golfo Persico, la politica britannica mirò all'obiettivo di sbarrare alla Germania la strada verso l'Asia Minore. Naturalmente la regione più idonea a funzionare da barriera antitedesca era la Macedonia, per cui gli interessi della Russia e della Gran Bretagna si coalizzarono. Questa politica parallela anglo-russa andò via via rafforzandosi fino ad arrivare all'accordo tra Gran Bretagna e Russia, conclusosi a Reval il 9 giugno 1908, relativo alla loro coincidenza di interessi in Oriente ed in Macedonia.

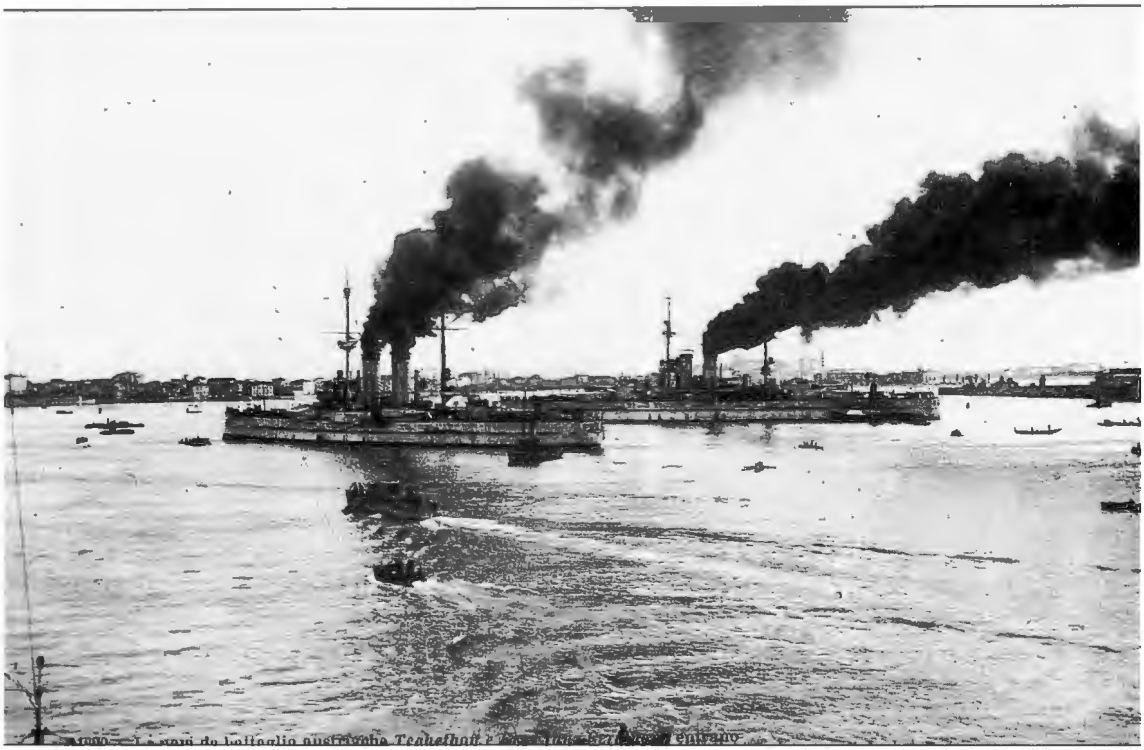


La corazzata TEGETTHOFF a Venezia dopo la resa.

Per l'impero austro-ungarico, principale e più fidato alleato della potente Germania, le passate simpatie della Gran Bretagna si trasformarono in vera e propria avversione. In conclusione l'Austria-Ungheria nella sua via verso Salonicco veniva ostacolata non solo dagli Stati balcanici, ma anche da Russia, Francia e Gran Bretagna. Alla fine del secolo scorso, l'Austria-Ungheria cominciò a rinunciare alla sua avanzata su Salonicco ed iniziò ad orientarsi verso un accesso al Mediterraneo attraverso l'Adriatico. Da quel momento gli interessi di Italia e Austria non coincidevano più, anzi diventavano talmente contrastanti da rendere inevitabile lo scontro violento tra le due potenze. Venti e più secoli di storia dell'Adriatico avevano dimostrato che questo mare era troppo piccolo per appartenere a due potenze navali.

Se l'Italia avesse accettato la crescita della potenza navale dell'Austria-Ungheria in Adriatico avrebbe dovuto pure accettare la propria esclusione di fatto da questo mare. Il versante adriatico italiano, infatti, è poco adatto alla difesa, i porti sono scarsi e difficilmente fortificabili, la costa piatta e sabbiosa. La costa orientale invece è ideale per la creazione di basi navali sicure ed inavvicinabili dalle quali in qualunque momento può essere lanciato un attacco di sorpresa.

Il potenziamento navale militare austriaco era molto più complesso ed in questa sede ci limitiamo ad alcuni accenni. A partire dal 1900 l'ammiraglio Montecuccoli, considerato a ragione il fondatore della Imperiale Regia Marina austro-ungarica, diede inizio ad un programma di costruzioni navali militari veramente



Le corazzate TEGETTHOFF e ERZHERZOG FRANZ FERDINAND entrano a Venezia dopo la resa.

poderoso. La Marina austro-ungarica, che dopo il 1866 si era limitata ai compiti di difesa delle coste dell'Impero, sotto la spinta dell'ammiraglio Montecuccoli, dell'ammiraglio Spaun e dello stesso arciduca Francesco Ferdinando, venne radicalmente trasformata e potenziata.

Le caratteristiche della nuova flotta asburgica indicano chiaramente i disegni politici della monarchia danubiana. Limitandoci alle navi maggiori, si nota che le navi austriache avevano una limitatissima autonomia rispetto a quelle italiane (le quali a loro volta avevano un'autonomia limitata rispetto a quelle francesi e britanniche). Ad esempio le corazzate classe "Habsburg" avevano una autonomia, alla velocità economica, di sole 3.500 miglia, autonomia che si riduceva drasticamente alle velocità elevate. Anche la velocità massima delle unità austriache era sensibilmente inferiore rispetto a quella delle navi della stessa categoria italiane. È quindi evidente che le navi austriache non erano state progettate per cooperare con quelle italiane con il comune scopo di battere la flotta francese nel Mediterraneo. Le navi asburgiche erano state studiate in funzione delle necessità di dominare l'Adriatico. Limitata velocità significava apparato di propulsione poco potente e quindi leggero, scarsa autonomia significava limitato volume dei depositi: tutto ciò consentiva la realizzazione di unità meglio armate, più protette, costruibili in minor tempo. In questo modo l'Austria era riuscita a risolvere brillantemente il problema di contrapporci navi che praticamente avevano lo

stesso potere offensivo delle nostre, ma che erano più piccole e più economiche.

Gli obiettivi della Imperiale Regia Marina sono chiaramente sintetizzati dall'Arciduca ereditario, il quale nel 1906 così si esprimeva durante le grandi manovre: "...La flotta deve diventare così forte da poter assolvere i suoi compiti in Adriatico non già limitandosi alla difesa passiva, ma uscendo in mare per ricercare e battere il nemico...". Siamo ancora nel 1906 e la Triplice Alleanza è ancora in vigore, ma è già evidente che l'avversario della flotta austriaca era quella italiana. Ma nel periodo antecedente la Grande Guerra, negli ambienti navali circolava un detto che esprime in maniera perfetta la strategia navale asburgica: "La Marina austro-ungarica tiene le bocche dei suoi cannoni dirette contro la Francia, ma ha gli occhi rivolti verso l'Italia".

Ovviamente la Regia Marina aveva perfettamente capito il significato del rapido sviluppo che l'Austria stava dando alla propria flotta militare e ne aveva valutato il gravissimo pericolo. Con straordinaria lucidità ed acutezza, nel 1908 lo Stato Maggiore così si esprimeva in un promemoria presentato alla Commissione Suprema: "*L'Austria avvalendosi della capacità particolare della sua costa alle operazioni per linee coperte probabilmente adotterà una tattica di temporeggiamento in base alla quale le sue unità da battaglia saranno mantenute in stato potenziale lungo i sergitori dalmati, mirando col naviglio leggero e con le siluranti a minacciare, offendere e stancare le forze avversarie ed eventualmente a perturbare ed interrompere le linee di rifornimento della nostra flotta... Una guerra svolgentesi nelle circostanze ora dette, pare, abbia molta rassomiglianza con quelle operazioni che forze navali bloccanti debbono eseguire contro forze navali bloccate... In base a siffatti principi sembra che si possa ritenere che una flotta operante al largo sia equipollente ad una flotta che si trovi in acque sicure, quando la prima abbia una potenza doppia di quella della seconda. E tale è la formula, cui in atto pare evidente debba uniformarsi la nostra politica navale; formula che assegna al nostro programma un obiettivo ben determinato, preciso e da conseguirsi con metodo organico e cioé quello di portare anzitutto la potenza delle nostre forze mobili al doppio delle forze dell'Impero austro-ungarico*".

La Regia Marina non era assolutamente in grado di realizzare l'obiettivo di mantenere la potenza delle nostre forze navali al doppio di quelle austriache. L'industria pesante austriaca era palesemente più avanzata, più progredita, più sviluppata di quella italiana e quindi era in grado di produrre con maggiore celerità navi di grosse dimensioni. Allorché nel 1910 l'ammiraglio Montecuccoli ottenne il raddoppio del bilancio ordinario che consentiva l'impostazione di quattro navi da battaglia, quattro esploratori ed una numerosa flottiglia di siluranti, fu evidente che lo scontro tra Austria e Italia era solo questione di tempi brevi.

Particolarmente significativi erano i quattro esploratori appositamente progettati per agire di sorpresa e attaccare le linee di collegamento e le linee commerciali avversarie. Essi, afferma lo storico austriaco Hans Sokol, dovevano essere in grado di costringere il nemico al combattimento nelle condizioni loro più propizie, oppure evitare di impegnarsi con un avversario di forze preponderanti.

Ormai le manovre diplomatiche potevano solamente ritardare l'urto inevitabile. Per avere un'idea della differenza di potenziale industriale tra Austria e Italia è sufficiente analizzare il seguente confronto. La corazzata *Erzherzog Ferdinand* (prima unità della classe "Radetzky") venne impostata, varata e consegnata alla Imperiale Regia Marina in meno di due anni (1907-1909). La corazzata *Vit-*

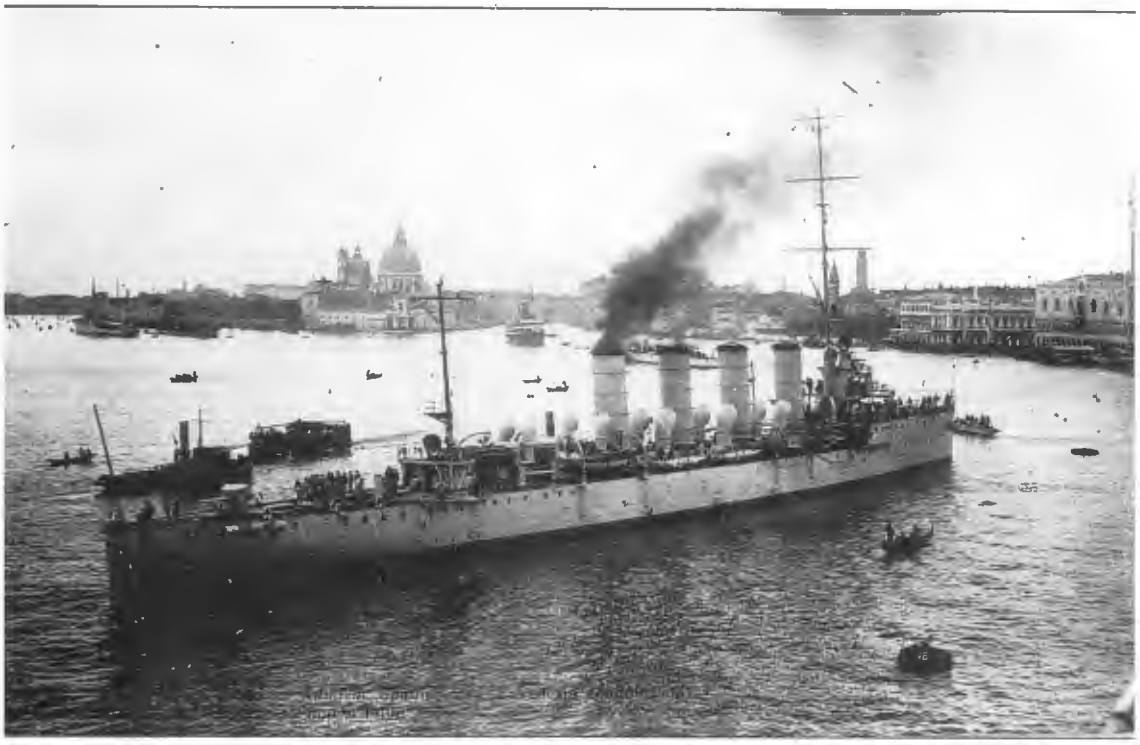
La corazzata FRANZ FERDINAND ormeggiata a Venezia dopo la resa.

torio Emanuele fu impostata nel settembre 1901 ed entrò in Squadra nel 1908.

Indubbiamente il tempo scorreva a favore del potenziamento della Imperiale Regia Marina. Allo scoppio della Grande Guerra, se l'Italia si fosse schierata al fianco di Austria e Germania avrebbe effettuato un vero e proprio suicidio: una eventuale vittoria contro la Triplice avrebbe comportato un deciso rafforzamento dell'Austria sul mare, tale da estromettere irrimediabilmente l'Italia dall'Adriatico. Anche se l'Austria fosse stata sconfitta e l'Italia fosse restata neutrale, le potenze della Triplice non avrebbero certamente "regalato" il dominio dell'Adriatico all'Italia. L'Italia doveva assolutamente rischiare il tutto per tutto, doveva entrare in guerra contro l'Austria-Ungheria nella speranza di batterla. Solo in questo caso avrebbe avuto le carte in regola per "pretendere" che gli fosse riconosciuto il dominio dell'Adriatico.

Anche l'Impero asburgico era conscio dell'inevitabilità dello scontro con l'Italia e della vitale necessità di assicurarsi il dominio dell'Adriatico. È da rilevare che a questa esigenza divennero sensibili anche le minoranze etniche dell'impero le quali approvarono i notevolissimi stanziamenti economici in favore della Imperiale Regia Marina. Molto significativi del clima favorevole nei riguardi della Imperiale Regia Marina sono i discorsi pronunciati al Parlamento di Vienna dal delegato ceco Udrzal e dal delegato della Moravia Kadlcak.

Il delegato ceco Udrzal, dopo aver rilevato che le somme da anticipare alla Marina erano "enormi", così prosegue "*...ma, se con l'ausilio della Marina, riuscissimo ad eliminare le nostre miserie austriache, sollevandoci alla visione delle*



22 marzo 1919 - L'esploratore austro-ungarico ADMIRAL SPAUN mentre entra in Venezia, dopo la resa, condotto da personale italiano.

grandi questioni nazionali, se con l'ausilio della Marina venissimo a capo del problema di allargare i nostri orizzonti e di creare uno stato d'animo tollerante e pieno di reciproca comprensione, in tal caso giudicherei che queste forti spese sono giustificate, nonostante le nostre difficili condizioni giuridiche".

Il delegato della Moravia Kadlcak così si esprimeva: *"...anch'io ero avversario aperto del progetto, giacché noi non siamo uno stato marittimo. Ma, dopo aver esaminato il problema sul posto in Dalmazia, in Albania ed in Grecia ed in altri paesi, dopo essermi guardato attorno nel mondo, dopo aver parlato anche con i nostri commercianti, con i nostri esportatori e con i nostri industriali, ho cambiato completamente parere. Io confesso di essermi oggi completamente convertito. A questo mutamento mi ha indotto anche la constatazione di ogni giorno che ogni popolo, ogni Stato tende verso il mare".*

Con la decisione dell'Austria-Ungheria di proiettarsi sul mare Adriatico, la Triplice, anche se ripetutamente rinnovata, prolungava solamente una vita cartolaria in attesa della incombente guerra mondiale. Alcuni giorni dopo l'assassinio dell'arciduca Max Ferdinando e della duchessa Sofia, l'Adriatico diventava il grandioso scenario di un tragico spettacolo, ricco di presagi e di significato. La nave ammiraglia della Imperiale Regia Marina austro-ungarica, la *Viribus Unitis,* seguita da tutte le unità della flotta asburgica, solcava lentamente le acque dell'Amarissimo portando sulla sua poppa le salme dell'Arciduca Ammiraglio, uno dei principali e più convinti sostenitori e creatori della potenza navale austriaca,

Il cacciatorpediniere TATRA a Venezia dopo la resa.

e della consorte Sofia.

Appena l'Austria entrò in guerra contro le potenze dell'Intesa, l'Italia ebbe l'occasione di entrare in guerra a sua volta contro l'Austria. Mentre la Regia Marina rivolgeva tutte le risorse disponibili al potenziamento della flotta destinata all'Adriatico e alla fortificazione, per quello che era possibile, delle basi adriatiche, la diplomazia iniziò un difficile lavoro politico di avvicinamento alle potenze dell'Intesa.

Le nostre richieste per entrare in guerra al fianco della Intesa trovarono un durissimo ostacolo soprattutto per l'influenza del ministro degli Esteri russo Sazanoff, l'accanito difensore dell'imperialismo degli slavi del Sud, contro di noi nella questione che più ci stava a cuore e che aveva un'importanza vitale per l'Italia, la questione adriatica. Con fermezza e talvolta con durezza il ministro Sonnino confermò, senza possibilità di cedimento, le condizioni italiane circa la futura sistemazione dell'Adriatico. In un famoso memoriale inviato a Londra, Parigi e Pietroburgo così il Sonnino si esprimeva: "*Il movente principale determinante la nostra entrata in guerra a fianco dell'Intesa è il desiderio di liberarci della intollerabile situazione attuale di inferiorità nell'Adriatico di fronte all'Austria per effetto della grande diversità delle condizioni fisiche e geografiche delle due sponde dal punto di vista dell'offesa e difesa militare, diversità che è stata resa più grande dalle armi e dalle forme della guerra moderna. Pel resto l'Italia potrebbe probabilmente conseguire la maggior parte dei desiderata nazionali con un semplice impegno di mantenere la neutralità e senza esporsi ai terribili rischi*

e danni di una guerra. Ora non varrebbe la pena di mettersi in guerra per liberarsi dal prepontente predominio austriaco dell'Adriatico quando dovessimo ricadere subito dopo nelle stesse condizioni di inferiorità e di costante pericolo di fronte alla lega dei giovani e ambiziosi Stati iugoslavi".

Nel contempo le violente offensive delle armate degli Imperi Centrali stavano mettendo in gravissime difficoltà gli eserciti dell'Intesa per cui le rigide posizioni negative nei confronti di un'alleanza dell'Italia si ammorbidirono molto rapidamente. Un nuovo fronte a sud avrebbe efficacemente impegnato l'Austria obbligandola a distogliere forti contingenti dai fronti del nord. Si giunse così al 26 aprile 1915, giorno in cui a Londra venne firmato l'accordo noto con il nome di "Patto di Londra". L'Italia si impegnava ad entrare in guerra a fianco delle potenze dell'Intesa entro 30 giorni. Il 24 maggio 1915 l'Italia iniziò le ostilità contro l'Austria-Ungheria. Cominciava tra Italia e Austria una guerra drammatica, non voluta da nessuna delle due nazioni, ma imposta da necessità fondamentali di sopravvivenza. Ambedue erano conscie che dallo scontro la nazione perdente sarebbe stata irrimediabilmente cancellata come potenza mondiale.

Alessandro Turrini

BIBLIOGRAFIA

La Marina italiana nella grande guerra - U.S.M.M., Vallecchi, Firenze.
La guerra marittima dell'Austria - Ungheria 1914-1918, Hans Sokol - 1st. Poligrafico dello Stato, Roma, 1931.
Le truppe italiane in Albania, anni 1914-1920 - Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico.
Storia del mondo moderno - Cambridge University press Garzanti.
Atlante Storico, Garzanti.
All the world's fighting ship 1906-1921 – Conway's.
Die Tegetthoff - klasse – Bernard & Graefe - Verlag Munchen.

COOPERAZIONE FRA ESERCITI E FLOTTE NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE

Enrico Cernigoi

La corsa agli armamenti e alle costruzioni navali, l'esercizio del potere navale, unitamente ad altri problemi, furono una delle cause che, agli inizi del XIX secolo, portarono le grandi potenze d'allora a incrociare le armi. Nonostante le dichiarazioni di intenti dei responsabili dei governi dell'epoca, che a parole peroravano la pace, si susseguirono in poco più di un decennio, a ritmo incalzante, crisi, riarmi, accordi, costruzioni belliche navali e terrestri, trattati, che si conclusero con l'assassinio di Francesco Ferdinando e lo scoppio delle ostilità.

Il potere navale, soprattutto e lo ricordiamo, rivestiva un ruolo primario in quel momento storico, in cui il capitalismo moderno aveva aumentato la ricchezza delle nazioni, aveva trasformato i modi di produrre merci e aveva reso fruibili a vaste masse materie prime provenienti da territori lontani che ne avevano rivoluzionato il modo di vivere. Bisognava espandersi attraverso il mare, prendere colonie, costruire una flotta potente se si voleva restare fra le grandi potenze. Alla fine del XIX secolo c'erano grandi forze che si stavano muovendo nel mondo. Sotto l'influenza della stampa, delle rivoluzioni politiche e filosofiche, grandi cambiamenti totalmente sconosciuti e inimmaginabili solo alcuni decenni prima si affacciavano nella mente dei capi delle grandi potenze. Il mare era la vita e il potere, attraverso di esso viaggiavano i beni che arricchivano le nazioni, era la linfa della crescita sociale ed economica.

Quando ancora le sciabole non erano state incrociate, il sangue non aveva intriso la terra e la morte ghermito le sue vittime, la situazione strategica delle due alleanze (nel loro insieme) e dei principali artefici del duello che si andava a iniziare vedeva la Germania, l'Austria Ungheria e

l'Italia (con qualche distinguo ma pure sempre alleata nel trattato della Triplice Alleanza) classificabili come potenze centrali; e soprattutto le prime due, potenze continentali, il cui territorio ricco per agricoltura e industrie era caratterizzato da una buona rete di comunicazioni sia stradali sia ferroviarie. Questa rete di comunicazioni era funzionale a manovrare truppe e materiali per linee interne a ovest, est e a sud secondo il bisogno. Ma a questa agevolazione faceva difetto un'altrettanta valida sicurezza dei traffici marittimi e delle importazioni di materiali (eccetto per l'Italia) che ipotecava fortemente la loro saldezza e la loro crescita. In caso di guerra queste linee (con tutto quello che ne sarebbe scaturito ed è facile intuirlo) sarebbero state le più vulnerabili. Era per questo necessario che, se guerra ci fosse stata, la Triplice Alleanza avrebbe dovuto imprimere da subito un carattere decisivo e totale alle operazioni e sconfiggere immediatamente l'avversario con un massiccio attacco terrestre; altrimenti, vista la carenza "marittima", non sarebbe stata in grado di supportare all'infinito lo sforzo bellico. Di contro per la Triplice Intesa (Gran Bretagna, Francia e Russia) il problema era resistere a un attacco da terra, logorarne le forze in caso che questo avesse colpito la Russia, e strangolare le potenze centrali con un blocco navale. Per questa ultima soluzione era indispensabile o annientare, o bloccare le flotte nemiche nei loro ancoraggi. Entrambi i piani, scaturiti dalle varie alleanze e inevitabili nella situazione d'allora, prevedevano l'uso delle forze armate in supporto, ma a compartimenti stagni.

La situazione generale, i progressi nel campo della tecnologia militare, e l'aggregazione in trattati difensivi/offensivi delle potenze europee con il relativo formarsi delle due super-alleanze, prevedevano quindi uno scontro frontale di annientamento fra masse (anche se certamente non nella misura in cui effettivamente si realizzò) o uno strangolamento per fame. Ma la concezione della guerra dava carattere determinato alle operazioni terrestri, e solo il formarsi delle alleanze aveva posto gli inevitabili problemi di potere navale; soprattutto nel controllo delle vie commerciali. E se la strategia britannica e francese era di fissare le flotte nemiche, quella delle Marine della Triplice era pressoché simile. Per quanto riguarda la Regia Marina italiana (alleata alla vigilia delle ostilità alla Triplice Alleanza) ricordiamo che avrebbe dovuto unirsi all'Imperiale e Regia Marina austro-ungarica e a una squadra germanica per prendere il controllo del Mediterraneo e combattere contro le flotte francese e britannica, mentre la flotta germanica avrebbe dovuto battersi per il dominio atlantico contro la Royal Navy. E per questo scopo si stava preparando già da molto.

La corsa agli armamenti navali e la reale importanza del potere navale sull'influenza delle guerre terrestri non portarono però a un accurato studio sulla cooperazione tra le armi e sulla possibilità di operazioni combinate fra Esercito e flotta come avvenne successivamente. Solo il comando supremo britannico abbozzò prima dello scoppio della guerra un programma di costruzioni e di collaborazione fra le varie armi, e fra queste e l'industria, costituendo un comitato *ad hoc* che, fra alterne vicende, effettivamente programmò e pianificò le attività in caso di guerra.(1) La Germania non lo previde affatto, come neanche la Francia e l'Italia. La Russia non ne parliamo neppure.

L'Austria, che era la più continentale fra le grandi potenze europee della *belle époque*, intuì questo problema, anche se la sua forza, come ricordava ancora nel 1911 il generale di fanteria Franz Conrad barone di Hötzendorf capo di stato maggiore imperiale (accanito nemico dell'Italia), non scostandosi molto dal pensiero dominante fra i vari stati maggiori era che la guerra si decideva sulla terra ferma, e che l'esperienza militare dell'impero poteva affermare che il potere navale non aveva influenze determinanti sulle battaglie terrestri.

Non credendogli troppo, i responsabili della Marina – e soprattutto Francesco Ferdinando nei primi anni del '900 – dalla morte di Tegetthoff nel 1871 al 1912 incrementarono progressivamente le spese di bilancio per la Marina da guerra.

Francesco Ferdinando cadde vittima dei nazionalismi, e le spade si incrociarono a fondo. La mitragliatrice, il cannone, il reticolato dettarono le regole del gioco. La prima guerra mondiale fu da subito caratterizzata dalla staticità, pur nel mutare degli eventi, della situazione iniziale. L'immobilità portò eserciti di milioni di uomini a cozzare l'uno contro l'altro, e si sviluppò una lotta immane, durata anni, in cui nessuno dei contendenti era in grado di strappare all'altro la decisione del conflitto. Sembrò da subito che quella che già allora tutti chiamavano Grande Guerra dovesse essere liquidata come "partie remise". Questo comunque era il quadro nel quale si trovarono le grandi potenze un anno dopo lo scoppio della guerra. Non vi furono quindi piani di intervento congiunti e, quando ci furono, lo furono solo per sbloccare una situazione incancrenita, alla faccia della cooperazione.

---

(1) Vedi a proposito, Lord Hankey, *The Supreme Command* 1914-1918, 2 vol., London, Gorge Allen & Unwin, 1961.

Dopo altri tre anni e milioni di morti, lutti, distruzioni, milioni di tonnellate di materiale perso ci fu all'improvviso la fine, grazie al crollo interno delle potenze centrali, fortemente aiutato dal crollo militare austro-ungarico sul fronte italiano.

Ma per arrivare a quel novembre 1918 si dovette iniziare anche una cooperazione tra flotta ed Esercito che merita ricordare nel novantesimo anniversario della fine della Grande Guerra.

Quel novembre vittorioso fu, a prescindere da altre cause, anche una conseguenza di quelle misure di blocco mediante le quali le potenze centrali furono tagliate fuori per anni dall'economia mondiale, come nel caso di una fortezza assediata, affamata moralmente e fisicamente che, dopo anni, cede internamente. L'Intesa ottenne questo successo attraverso la superiorità marittima dei suoi mezzi militari navali. Furono le sue flotte a decidere la guerra: mentre gli eserciti terrestri lottavano in sanguinose battaglie e con gravi sacrifici, questo fine venne raggiunto dalla Marina senza nemmeno dover lottare in una grande battaglia.

Se prendiamo i giornali dell'epoca, ci accorgiamo che l'opinione pubblica si era abituata ad attendere la fine del conflitto dagli eserciti terrestri, e certamente ne seguiva le operazioni con febbrile tensione e timore, soprattutto per la sorte dei propri figli. Di contro però ci si accorge che probabilmente attribuiva (in questa speranza e in questa attesa infinita) sempre minore importanza alla Marina. Chi oggi legge quegli stessi giornali si rende conto che l'opinione pubblica dell'epoca era quasi inconsapevole che Esercito e Marina agivano per uno scopo comune. Senza andare indietro nel tempo, ancora oggi, se ci rivolgiamo a un pubblico non di cultori della materia ma di persone comuni, ai giovani studenti soprattutto (e anche e soprattutto a studenti universitari di corsi umanistici), si intuisce che esso continua ad avere una sensazione di dicotomia fra le operazioni delle due armi. Quello che è peggio è però soprattutto la convinzione che la prima guerra mondiale fu solo una guerra di masse che si scontrarono in attacchi frontali su trincee che abbracciavano nella morte comune tutta l'Europa. Questa sensazione va attribuita a un ritardo nell'affrontare tali temi a livello di cooperazione proponendo (invece che facendo circolare le informazioni tra nicchie di mercato o di ricerca) seminari di studi, attuando ricerche specifiche e, soprattutto, spiegando ai giovani studenti (ma non solo a loro) in modo nuovo e coinvolgente la nostra storia, inserendo il giusto ruolo delle due (o tre) armi nel quadro d'insieme del concorso per la vittoria di una delle due coalizioni. L'alternativa è il permanere

di una sterile discussione fra appassionati, che si riducono, via via che gli anni passano, a una manciata di superspecialisti che non influiscono sul pensiero dominante, né lo cambieranno. Per avere una conferma di questo, basta leggere i cataloghi dei libri pubblicati in questi anni, e tirare le somme di quanto l'interesse, risvegliatosi nell'ultimo decennio, sullo studio della Grande Guerra abbia coinvolto studi comparati o almeno marittimi, che abbiano effettivamente raggiunto un pubblico al di là degli specialisti. Il fatto poi che i nuovi filoni di ricerca prediligano le foto (copie di copie depositate negli archivi che nessuno, salvo rare eccezioni, va a vedere) a scapito della comprensione (è più facile guardare foto che leggere un testo) degli eventi fa il resto. Questa è un'amara constatazione che saremmo felici non fosse oggettivamente tale.

Ritornando al tema della "collaborazione", all'inizio della guerra questa era, come accennato, un po' scarsa, ma divenne nella lunga durata del conflitto sempre più intensa. Anzi, la Marina aumentò talmente la sua importanza che venne un momento in cui la decisione della guerra sarebbe potuta arrivare solo dalla sua azione. Su ciò non possono esserci dubbi: senza flotte non sarebbe scoppiata alcuna guerra mondiale. E senza flotte l'Intesa non avrebbe potuto condurre nessuna guerra.

Non è perciò privo di interesse considerare un po' più da vicino i mutamenti nei rapporti tra le forze d'attacco terrestri e di mare, tanto più che la letteratura di guerra, altrimenti così ricca, ha finora trattato questo tema da matrigna. Sarebbe naturalmente presuntuoso pretendere di trattare in modo conclusivo la questione in questo brevissimo studio. Lo scopo del presente saggio può essere solo quello di suscitare interesse per le operazioni comuni delle forze armate, e farlo in modo nuovo; interessare i giovani che, meglio non dimenticarlo, sono il nostro futuro, e grazie solo ai quali le tradizioni, che sono la forza della società, possono trasmettersi. A tale scopo occorre investigare a grandi linee:

1) che ruolo ha giocato la Marina nelle grandi campagne e nei piani operativi degli eserciti terrestri;
2) in quale misura essa ha preso parte a quelle operazioni dell'Esercito nelle quali il mare giocava un ruolo importante;
3) come si è configurata la collaborazione là dove parti dell'Esercito e della flotta sono state impiegate insieme per uno scopo bellico determinato.

Vediamo ora questo breve panorama.

Ruolo della Marina nelle grandi campagne e nei piani operativi degli Eserciti terrestri

Le grandi potenze entrarono in guerra nel 1914 con le forze armate composte di Marina ed Esercito (e un embrione di aviazione sia dell'Esercito sia navale), che si trovavano, almeno nominalmente, sotto un unico comando supremo. Per le potenze centrali, all'AOK (Armee Ober Kommando) in Austria-Ungheria e all'OHL (Oberst Heeres Leitung) in Germania sottostavano non solo l'Esercito, ma anche la Marina da guerra. I britannici sottostavano all'Imperial General Staff e successivamente al War Council; la Francia aveva un Consiglio Superiore di Guerra, che però non vincolava strettamente la Marina. Per l'Italia le cose erano diverse: i comandi erano divisi con un coordinamento a livello di Stato Maggiore. Era quindi compito del capo di stato maggiore far giungere anche alla Marina quelle direttive che in guerra avrebbero dovuto garantire l'accordo sui punti di vista generali fra queste due componenti delle forze armate. Poiché la guida, la direzione, l'impiego e le modalità di combattimento della Marina non erano però per niente assimilabili a quelle dell'Esercito, il comando supremo di tutti gli schieramenti si guardò sempre dal rivolgere a questa forza armata indicazioni più precise di quanto non fosse strettamente necessario, e lasciò la sua guida strategica così come i preparativi di pace al comando della flotta piuttosto che riservarlo alle forze armate. Se oggi prendiamo in esame i diversi piani di campagna restiamo sorpresi dal fatto che in essi la Marina non svolse mai, per così dire, alcun ruolo particolare. La maggior parte degli Stati (con l'esclusione del Regno Unito) concordava sul fatto che la guerra si sarebbe decisa sulla terraferma (basta ricordare le parole di Conrad citate sopra). Gli stati maggiori di tutte le grandi potenze preparavano in ottemperanza a quanto ci si aspettava piani di operazioni offensive terrestri. Poiché in questo scontro decisivo sulla terra alla flotta non poteva essere assegnato alcun compito di rilievo, essi abbandonarono le modalità di impiego della flotta ai diretti responsabili della Marina. E così si arrivò al dato di fatto che, come nella prevista conduzione offensiva della guerra, le forze di terra procedettero come stabilito all'attacco, mentre le flotte, ovunque allo stesso modo, mantennero in base agli stessi piani un atteggiamento difensivo. Come accadde che il comando supremo unico (in generale, coll'eccezione della Gran Bretagna) e i propositi offensivi trasversali trattassero le due componenti delle forze armate in modo tanto radicalmente diverso?

In realtà questo modo di procedere può essere spiegato solo con l'idea comunemente radicata su quello che sarebbe stato il prevedibile andamento del conflitto. Come già ricordato, si era convinti che una guerra (nel pensiero delle potenze continentali), anche grande, sarebbe stata di breve durata e si sarebbe decisa solo sulla terraferma; altrimenti avrebbe stravolto le regole e i piani, e avrebbe dato all'Intesa maggiori possibilità (come poi accadde effettivamente) di vittoria. Sulla scorta di tale concezione diventa più comprensibile il fatto che gli stati maggiori generali non avessero attribuito nessuna particolare importanza alla Marina e non avessero previsto per essa alcun ruolo decisivo nei loro piani di battaglia. La Marina, lasciata così più o meno a se stessa, seguì perciò la sua strada, senza che il comando supremo avesse riconosciuto alcun particolare valore a un accordo nella sua partecipazione in vista della guerra.

Così, ad esempio, la Marina tedesca rimase priva di orientamenti sul piano di campagna dell'Esercito tedesco, che iniziò la guerra attaccando il Belgio per aggirare i francesi. Helmuth von Moltke, il capo di stato maggiore tedesco (nipote del grande von Moltke che aveva guidato la Germania alla vittoria sulla Francia nei 1871), non diede alcun peso al fatto che la Marina accordasse i propri piani d'impiego della flotta in guerra col suo piano di campagna. Il potenziamento della flotta, che era in corso, era fatto col proposito d'impiegarla offensivamente contro la Gran Bretagna; ma Alfred von Tirpitz impiegò invece poi la flotta d'alto mare tedesca, divenuta già nel 1914 molto pericolosa per la Gran Bretagna, solo in modo difensivo, secondo una strategia di attesa. Il piano di campagna strategico dell'Esercito tedesco rimase però, nei due periodi sopra indicati, assolutamente lo stesso. Il capo di stato maggiore generale non esercitò alcuna influenza né sull'una né sull'altra concezione; egli, come i militari di tutti gli altri Stati, vedeva nella flotta solo una sorta di riserva strategica, che avrebbe provveduto alla difesa delle coste, ma che altrimenti andava risparmiata; con ciò il comando dell'Esercito dopo la decisiva battaglia terrestre avrebbe potuto disporre di un'arma intatta che, al momento delle trattative di pace, avrebbe potuto garantirgli un peso negoziale maggiore; e lo stesso sotto certi aspetti sarebbe successo anche nella seconda guerra mondiale.

Questo risparmio della flotta trovava però un'ulteriore giustificazione nella peculiarità dell'azione di comando relativa alla guerra sul mare. La battaglia navale decisiva avrebbe dovuto essere uno scontro per la vita o per la morte, nel quale una delle due fazioni veniva per lo più

annientata. Nella battaglia al largo di Santiago di Cuba la flotta spagnola, a Tsushima quella russa vennero coerentemente a ciò distrutte; similmente nel combattimento navale di Coronel una squadra di incrociatori britannici, e presso le Falkland una tedesca vennero affondate. La battaglia dello Skagerrak o Jutland fu interrotta dalla notte altrimenti avrebbe avuto lo stesso risultato. Le prospettive tedesche infatti non erano sfavorevoli, e sicuramente il compito della flotta tedesca fin dall'inizio della campagna fu spiccatamente offensivo.

Nei piani di guerra della Gran Bretagna, e parzialmente anche in quelli della Francia, Esercito e flotta operavano in accordo. Anche questa collaborazione non era però di carattere strategico, quanto piuttosto una necessità determinata dalla posizione geografica dei possibili teatri di guerra. Nel caso di una partecipazione a una guerra continentale, la Gran Bretagna doveva trasportare il suo corpo di spedizione sul mare esattamente come la Francia, nel caso di una mobilitazione generale, avrebbe dovuto trasportare i contingenti del proprio Esercito in patria via mare da Algeri e Tunisi. Entrambi questi trasporti via mare erano un compito che in caso di guerra avrebbe potuto essere assolto solo con l'ausilio della flotta; perciò in queste nazioni era stata preparata anche una collaborazione pianificata relativa a tale problema.

Se si considera l'andamento della guerra, si trova che i piani sulla cui base gli Stati sono entrati nella lotta potevano essere quasi tutti sostenuti da un impiego strategico della flotta. Ciò vale particolarmente per il Reich tedesco, dove il punto debole del piano altrimenti geniale di Schlieffen (1905) richiedeva appunto l'impiego della flotta d'alto mare, perché al momento della dichiarazione di guerra della Gran Bretagna sarebbe stato possibile impedire, come desiderato, il trasporto dell'Esercito inglese via mare solo mediante un'offensiva della Marina tedesca. Non poteva certo restare indifferente al comando tedesco se alla Gran Bretagna riusciva di trasportare il suo Esercito di 120 000 uomini sul fronte occidentale, soprattutto quando, con l'uscita dell'Italia dalla Triplice Alleanza, la Germania sul teatro di guerra francese non poteva più disporre di alcuna superiorità numerica. Era questo il motivo per cui la Germania si era costruita la seconda flotta da guerra al mondo, per rischiare la battaglia con la Gran Bretagna, se così doveva essere. C'è da chiedersi se la Gran Bretagna, per la quale la perdita della flotta avrebbe significato quella della sua supremazia mondiale, avrebbe affrontato il rischio di una tale battaglia decisiva. Se però il Regno Unito l'avesse evitata, il suo corpo di spedizione sarebbe do-

vuto restare in patria, e la lotta con l'Esercito francese avrebbe potuto avere ben altro esito, perché la flotta tedesca si sarebbe potuta impossessare dei porti francesi della Manica, e i fianchi del grosso dell'Esercito tedesco, che stava svoltando attraverso il Belgio, sarebbero rimasti continuamente protetti. Se invece la flotta britannica avesse accettato la battaglia, allora, secondo il parere del grande ammiraglio von Tirpitz, dell'ammiraglio Scheer e dell'ufficiale di collegamento russo presso la flotta britannica, commodoro von Schoultz, la flotta tedesca avrebbe avuto nette possibilità di vittoria.(2)

A favore di questa valutazione parla anche il comportamento dell'Ammiragliato britannico che, per rispetto nei confronti della flotta tedesca d'alto mare, non solo guidò in guerra le sue navi sulla base di un piano di guerra difensivo, ma anche per tutta la lunga durata del conflitto non si sforzò un granché di cercare lo scontro decisivo con la flotta tedesca.(3)

Una vittoria tedesca decisiva sul mare avrebbe significato forse la fine della guerra, e sarebbe stata tanto di maggiore effetto quanto prima fosse avvenuta.

Anche nei piani di operazione dell'Esercito austro ungarico alla flotta non veniva assegnato alcun ruolo particolare. Ciò trova però la sua spiegazione nel fatto che per la monarchia danubiana nel corso della guerra mondiale erano la Russia e i Balcani a rappresentare il principale teatro bellico, un teatro sui cui avvenimenti la flotta non poteva esercitare alcun particolare influsso. Certo è interessante, riguardo a ciò, il fatto che in questo caso particolare l'impiego della Marina indipendentemente dall'Esercito non solo sarebbe stato reso plausibile dal fatto che la decisione spettava alle forze di terra lontano dalla flotta, ma ancor più dal fatto che alla Marina venivano così a toccare, dal punto di vista dell'interesse dello Stato, compiti del tutto autonomi, resi necessari proprio dal bisogno di collaborare con l'Esercito. Nella Grande Guerra toccò proprio al Mediterraneo assumere un'importanza particolare. Attraverso di esso passava infatti la via più breve dall'Inghilterra all'Egitto e all'India, mentre d'altro canto esso univa la Francia all'Algeria e a Tunisi e, attraverso i Dardanelli, anche alla Russia. Il dominio del Mediterraneo in caso di guerra era di

---

(2) Alfred P.F. von Tirpitz, *My Memoirs*, 2 vol., London, Hurst and Blackett, 1919, (*Memorie*, 2 vol., Milano, Arti Grafiche Marangoni, 1932).

(3) Lord Hankey, *op. cit.*

tale importanza, dal punto di vista della Triplice, che le tre potenze interessate a suo tempo avevano stretto un accordo fra le rispettive Marine, in base al quale le flotte austro-ungarica e italiana si sarebbero riunite alla squadra tedesca del Mediterraneo allo scoppio delle ostilità e avrebbero ripulito il Mediterraneo dall'avversario sotto la guida dell'ammiraglio austro-ungarico Anton Haus. Ovviamente tutto ciò non si fece.

Con l'uscita dall'alleanza dell'Italia anche l'accordo tra le flotte divenne inoperante, la Marina da guerra austro-ungarica si trovò priva di un piano strategico. Il contrammiraglio von Raisp si presentò al generale Conrad con la proposta di distaccare la flotta attraverso i Dardanelli nel Mar Nero, così da poter esercitare un'azione su Bulgaria e Romania. La proposta naufragò per il parere contrario dell'ammiraglio Haus, che la giudicò irrealizzabile per considerazioni tecniche: mancanza di carbone, bacini di carenaggio, munizionamento e così via. Caratteristica in tutte queste possibilità di impiego della flotta è però la grande libertà che anche Conrad assegnava alla Marina.

Queste condizioni mutarono però completamente quando i piani di campagna in base ai quali era cominciata la guerra naufragarono, i fronti si irrigidirono e la decisione attesa come rapida della guerra non arrivò. Allora furono i britannici a riconoscere per primi che dagli eserciti terrestri in quel momento e per parecchio ancora non ci si sarebbe potuti attendere alcuna vittoria decisiva;(4) essi iniziarono ad adattarsi all'idea di una guerra di lunga durata. Su questo presupposto videro nella posizione centrale della Germania e dell'Austria-Ungheria una fortezza che col tempo avrebbe potuto essere presa per fame col blocco del commercio mondiale. Così incaricarono la loro flotta d'annientarla, dando il potere di decidere delle sorti della guerra alla Marina. Quest'ultima non puntò però ad assolvere questo compito mediante la ricerca della flotta nemica con l'intento di distruggerla, ma prese posizione come "fleet in being" – flotta in potenza – nelle sue basi, cosicché, mediante un blocco a distanza impediva ogni commercio e ogni rapporto con l'economia mondiale da parte delle potenze centrali. Quando la Germania si rese conto della pericolosità di questo blocco, si sforzò d'infrangerlo mediante vigorose contromisure, e mise a sua volta la Marina a servizio della direzione strategica del-

(4) Lord Hankey, *op. cit.*; C.R.M.F. Cruttwell, *A History of the Great War 1914-1918*, Oxford, Clarendon Press, 1936.

la guerra. Il primo grandioso tentativo in tal senso si verificò nell'annata di guerra 1915-1916.

In quest'epoca la situazione militare delle potenze centrali poteva essere descritta come decisamente vantaggiosa. Anche se fermati nella loro corsa, gli eserciti degli imperi centrali non avevano certo ceduto. Il fronte occidentale aveva resistito agli attacchi franco-britannici, le armate russe erano state fortemente provate e respinte in profondità. La Bulgaria si era unita alle potenze centrali, e la Serbia era a terra. La via di terra con la Turchia era aperta, l'impresa dell'Intesa ai Dardanelli era fallita, e infine l'Italia, che era entrata in guerra dalla parte dell'Intesa, era inchiodata sull'Isonzo.(5) Nonostante queste capacità militari non c'era ancora stata una vittoria decisiva e, fatto degno di nota, nessuno dei comandanti dell'Esercito aveva la sensazione che si sarebbe potuto terminare in fretta il conflitto. Il capo di stato maggiore del comando supremo dell'Esercito tedesco von Falkenhayn convocò a Berlino una conferenza per la consultazione sullo stato delle operazioni;(6) in essa la Marina spiegò che avrebbe potuto decidere la guerra (indipendentemente dalle battaglie terrestri) in sei mesi se avesse ricevuto il permesso di condurre "una guerra sottomarina indiscriminata", avanzando questa proposta sulla base delle sue esperienze, e provando che gli U-Boot avevano già provocato al nemico la perdita di 1 500 000 t di naviglio.

Falkenhayn, che non credeva più alla possibilità di una decisiva vittoria terrestre, aderì alla proposta, per cui la conferenza si concluse con la decisione di spostare il peso maggiore del conflitto sulla guerra sottomarina indiscriminata, e di eseguire con le armate di terra solo quelle operazioni che dovevano ingannare il nemico circa la reale conduzione strategica della guerra.(7) Coerentemente con questa decisione, Falkenhayn attaccò nella primavera del 1916 a Verdun con il proposito di costringere i francesi a un radicale salasso in quel settore. Nel farlo egli non perseguiva alcun obiettivo strategico di ampio respiro, in quanto attendeva la decisione dalla guerra sottomarina illimitata. Verdun, com'è noto, costò effettivamente all'Intesa un'enorme

---

(5) Sulla guerra di posizione sull'Isonzo, vedi E. Cernigoi, F. Cucinato, G. Volpi, *Sui sentieri della prima guerra mondiale, alla ricerca della storia*, Gorizia, Ed. della Laguna, 1999.

(6) R.B. Asprey, *L'Alto comando tedesco*, Milano, Rizzoli, 1993.

(7) A. Alberti, *Il generale Falkenhayn*, Roma, Libreria dello Stato, 1924, R.B. Asprey, *op. cit.*, R. Compton-Hall, *Submarines and the War at Sea 1914-1918*, London, Macmillan, 1991.

quantità di sangue. Falkenhayn non raggiunse però il suo scopo perché la diplomazia tedesca nel frattempo (per paura del contegno dei paesi neutrali) aveva revocato il permesso di una guerra sottomarina senza limiti. Con ciò venne fatto fallire il primo piano operativo tedesco di grande respiro che si fondava su una collaborazione di Esercito e Marina. E poiché Falkenhayn, nonostante l'assenza della Marina, aveva condotto a termine la parte terrestre del piano, senza modificarla con un nuovo obiettivo e una diversa conduzione delle operazioni; e inoltre anche l'Austria-Ungheria proseguiva contemporaneamente per la sua strada, la situazione bellica mutò repentinamente e subentrarono insuccessi che già allora potevano quasi causare il crollo. Contemporaneamente anche le ripercussioni del blocco dell'Intesa si facevano sempre più sensibili, cosicché la battaglia per spezzare il blocco divenne uno dei compiti più importanti dei comandi degli eserciti alleati; la Germania cercò infatti di romperlo con una grande battaglia, e impiegò a tale scopo la flotta che fino a quel momento era stata risparmiata. Il progetto per poco non le riuscì nella battaglia dello Skagerrak o Jutland.

Quando però risultò chiaro che anche con i più grandi sacrifici la flotta non sarebbe stata in grado di rompere il blocco da sola, il nuovo comando supremo dell'Esercito, costituito dai due nuovi astri Hindenburg e Ludendorff, ricorse di nuovo alla guerra sottomarina. Ludendorff sgombrò tutti gli ostacoli che si opponevano, e la Germania si decise, il 9 gennaio 1917, definitivamente per l'adozione della "guerra sottomarina senza limiti". Con questa decisione anche la Germania affidava la battaglia decisiva per la guerra alla Marina. Sebbene poi quest'ultima affondasse una stazza molto superiore a quanto non si fosse supposto, la vittoria finale le restò negata.

È critica diffusa che la succitata decisione sia avvenuta troppo tardi sul piano militare, e troppo presto su quello morale. L'Intesa, che aveva sempre temuto moltissimo questo modo di condurre la guerra, ebbe tempo fino al 1917 per predisporre le contromisure, e trovò nell'America una nuova forte alleata proprio in seguito alla dichiarazione di questo tipo di guerra, che portò nuove speranze.(8)

A prescindere da questo tipo strategico di collaborazione fra Esercito e Marina, quest'ultima esercitava già attraverso la sua sola esistenza una decisiva efficacia, che si fece fortemente sentire nella conduzione della guerra

(8) R.M. Grant, *U-Boats Destroyed, The Effect of Anti-Submarine Warfare 1914-1918*, Putnam, London, 1964.

terrestre. Così la flotta tedesca d'alto mare costrinse, attraverso il pericolo costituito dalla sua esistenza, la Gran Bretagna a mettere in piedi un'organizzazione marittima che contava più di due milioni di uomini che, naturalmente, non poterono prendere parte alla guerra terrestre. Gli U-Boot costrinsero l'Intesa ad armare le navi mercantili, che utilizzarono circa 15 000 pezzi e una notevole quantità di munizioni; questo armamento poteva essere realizzato naturalmente solo a spese della conduzione della guerra sul continente. Se fosse stato possibile all'Intesa poter utilizzare solo la metà di questa massa di materiali come riserva nella guerra terrestre, probabilmente avrebbe vinto parecchio tempo prima la guerra; fu quindi la Marina delle potenze centrali a impedire che questo traguardo fosse raggiunto.

In quale misura la Marina ha preso parte a quelle operazioni dell'Esercito nelle quali il mare giocava un ruolo importante

Di gran lunga più intensa fu naturalmente la cooperazione di Esercito e Marina nei rapporti tattici e operativi là dove la situazione geografica del teatro di guerra lo consentiva: ovviamente nel Mediterraneo.

In relazione a ciò la guerra nei Balcani e la posizione del teatro di guerra italiano in particolare ponevano compiti enormi alla Marina austro-ungarica. Menzioniamone brevemente le azioni, in quanto uniche. La Marina austro-ungarica, a differenza della altre Marine, con la sconfitta degli imperi centrali, scomparve dalla storia. Oltre a ciò si è per molto tempo pensato che a differenza della flotta imperiale tedesca, non avesse fatto nulla di particolare al di fuori della sua "piccola guerra".

Dopo l'annessione della Bosnia (1908) da parte dell'Austria Ungheria, ci fu uno sviluppo nell'incremento delle costruzioni navali che comportò un ulteriore aumento delle spese militari navali, già abbastanza elevate. Alla vigilia della Grande Guerra la Marina da guerra dell'Impero aveva una forza di 15 navi da battaglia (la maggioranza delle quali era però del tipo pre-dreadnought, quindi antiquate) 2 incrociatori corazzati, 4 incrociatori protetti, 39 cacciatorpediniere e 6 sommergibili, più navi ausiliarie.(9)

---

(9) H. Sokol, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria 1914-1918*, volume primo, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1931. M.N. Vego, *Austro-Hungarian Naval Policy 1904-1914*, London, Frank Cass, 1996.

Allo scoppio delle ostilità la Marina da guerra imperiale e regia fu mandata in appoggio alle due navi tedesche *Goeben* e *Breslau*. Poi prevalsero le considerazioni dell'ammiraglio Anton Haus, che decise di non inviare navi fuori dall'Adriatico. Con la dichiarazione di guerra alla Serbia le navi furono mandate a controbattere le batterie montenegrine poste sulle pendici del Lovcen, che sovrastavano le posizioni austro-ungariche, e contemporaneamente ad attuare un blocco contro le unità anglo-francesi e si rinchiuse nell'Adriatico.

Il problema della difesa navale andava considerato alla luce dei seguenti fattori: il litorale austro-ungarico aveva un'estensione di 2113,3 km di coste continentali e 4023 km di coste insulari. Ovviamente c'era il problema di difendere la popolazione dell'Impero e garantire contemporaneamente il traffico delle merci. La difesa marittima era affidata alla flotta in cooperazione con reparti dell'Esercito. La necessità di stornare fondi per la costruzione di navi moderne aveva inevitabilmente ridotto gli stanziamenti per le opere di difesa fortificata. Mancava una rete ferroviaria efficace che coprisse la Dalmazia, mentre in Istria e nel litorale le ferrovie erano a scartamento sia normale sia ridotto, e questa duplice sistemazione rendeva complicato il trasporto. Lungo le coste dell'Impero il traffico ordinario si svolgeva via mare, il che rendeva problematico garantire in caso di attacco la continuità regolare dell'afflusso di merci per la popolazione civile. Ovviamente la difesa era incentrata sulle possibili ipotesi di guerra. Le grandi potenze erano divise in due blocchi compatti. L'Austria-Ungheria, facendo parte della Triplice Alleanza (anche se con l'Italia i rapporti non erano limpidi e vi era più di una ragione di scontro) vedeva la difesa della costa protetta dalla riunione delle flotte italiana e austro-ungarica, rafforzate da una divisione navale germanica, che si contrapponeva alle flotte francese e britannica. Ma dopo un anno dallo scoppio del conflitto l'Italia dichiarò guerra all'Austria-Ungheria, modificando completamente il quadro strategico dell'Adriatico e il ruolo della flotta imperiale.

Il primo anno di guerra aveva visto il fallimento dello sbarco britannico sui Dardanelli,(10) e ciò aveva drasticamente ridotto negli stati maggiori dell'Intesa tutte le ipotesi di operazioni via mare. Le motivazioni principali erano la mancanza di uomini e la difficoltà di tenere aperte le vie di comunicazione. Gli italiani si adeguarono a questa situazione abbandonando

(10) Lord Hankey, *op. cit.*

il piano di uno sbarco ad Antivari e contro Cattaro e qualsiasi attacco dal mare a piazzeforti marittime. Unica opzione ammessa fu quella degli attacchi dal mare contro la costa per distruggere e catturare materiali e navi nemiche.(11) All'inizio della guerra, nel 1914, non si avvertì molto la potenza navale austro-ungarica. Ciò, a parte quanto su riportato, aveva però una sua doppia spiegazione. Da una parte l'Esercito austro-ungarico cercava la vittoria decisiva sul teatro di guerra russo, sul quale la flotta non poteva esercitare influsso alcuno, dall'altro quest'ultima era troppo debole per poter esercitare un influsso sul conflitto mediante una battaglia in mare aperto con le flotte mediterranee dell'Intesa, di gran lunga superiori.

All'ammiraglio Anton Haus non restava da fare molto più che tener pronta la sua flotta a Pola in funzione di riserva strategica e bloccare con parte di essa le coste albanesi, per tagliar fuori in questo modo dalle forze marittime dell'Intesa il Montenegro, che si trovava in guerra con la Monarchia. Il trattenere la flotta in porto corrispondeva però anche al suo intimo convincimento, poiché, come Conrad, diffidava dell'Italia ed era fermamente convinto che prima o poi sarebbe passata nelle file dell'Intesa (sintomo preoccupante per lui e lo stato maggiore imperiale erano gli incidenti fra idrovolanti, sempre più frequenti),(12) ulteriore ragione per cui l'ammiraglio Haus non si fece vedere, con le sue navi, accontentandosi di controbattere gli avversari con gli U-Boot quando, nei primi mesi di guerra, la squadra franco-britannica del Mediterraneo si mostrò spesso nell'Adriatico.

Subito all'inizio della guerra, il 16 agosto 1914, una parte della flotta dell'Intesa composta da 17 o 18 unità comparve nell'Adriatico e sorprese l'incrociatore *Zenta* e il cacciatorpediniere *Ulan* che si trovavano in servizio di blocco alle coste albanesi.(13) Il riuscito sganciamento dell'*Ulan* e la

---

(11) R. Nassigh, *La Marina italiana e l'Adriatico. Il potere marittimo in un teatro ristretto*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998.

(12) Per i voli di addestramento degli idrovolanti dell'aviazione di Marina Imperiale e Regia venne scelta la zona Grado-Pola-Lussino-Arbe, e per i voli costieri la zona fino a Sebenico, che furono interdette al volo civile poiché dall'aprile 1913 si erano moltiplicati i voli da parte di velivoli italiani. La cosa fu messa sotto silenzio, dal momento che anche gli aerei austro-ungarici sorvolavano il territorio italiano.

(13) I francesi erano presenti con due squadre da battaglia, la I divisione incrociatori leggeri e tre squadriglie di siluranti. Da parte britannica, gli incrociatori del contrammiraglio Troubridge e alcuni cacciatorpediniere.

fine gloriosa dello *Zenta* furono visti come un successo morale che galvanizzò i marinai della flotta austro-ungarica. Erano nulla in confronto agli scontri che si sarebbero da lì a poco verificati, ma dimostrano l'aggressività di una Marina che oggi in Italia è ancora non studiata.

Un'altra battaglia simile, senza prospettive, venne combattuta nell'Estremo Oriente dal vecchio incrociatore *Kaiserin Elisabeth*, che all'inizio della guerra stazionava in acque cinesi. Quando il conflitto austro-serbo si allargò a guerra europea, non fu più possibile pensare a un rientro dell'unità, e il *Kaiserin Elisabeth* si recò a Tsingtao,(14) nel porto fortificato del dominio tedesco di Kiauscian. L'azione della nave si esaurì con la fine delle munizioni. Non avendo più alternative, fu affondata in acque profonde, e l'equipaggio venne impiegato sul fronte di terra, dove combatté con abnegazione fino al 7 novembre 1914, quando la fortezza cadde e i sopravvissuti dell'incrociatore austro-ungarico finirono nei campi di prigionia giapponesi.(15)

Mentre in Oriente si consumava l'ultima azione navale austro-ungarica in quei mari, volgeva al termine l'anno 1914, che per la Marina imperiale si chiudeva sostanzialmente con un successo morale. Il 1915 però non lasciava presagire nulla di positivo. Mentre la Marina rimaneva ferma nelle sue basi l'Italia entrava in guerra a fianco dell'Intesa, e in questo nuovo scenario iniziava la vera attività bellica.

Il pericolo fu da subito grande. L'Italia che era uscita dalla guerra di Libia era una potenza militare che faceva timore.(16) La paura principale del comando austro-ungarico era che essa aveva avuto il tempo di prepararsi in modo essenziale a questa guerra e potesse impossessarsi al primo assalto dell'altopiano carsico e della penisola istriana con Trieste e Pola. La

---

(14) Le colonie tedesche in Asia e in Oceania erano: Tsingtao in Cina e le isole Marianne, Caroline, Marshall, Palau, Samoa e parte della Nuova Guinea nel Pacifico.

(15) Sarebbe interessante a questo proposito uno studio sui campi di prigionia giapponese nella prima guerra mondiale.

(16) La Marina italiana in quella guerra aveva lasciato interdetti molti osservatori per le sue qualità belliche. Quella che fino ad alcuni anni prima della guerra italoturca era considerata una potenza navale secondaria aveva fatto passi da gigante, e i giudizi su di essa erano notevolmente cambiati. Soprattutto dopo l'azione dei Dardanelli e i blocchi della costa turca. L'azione dei Dardanelli andrebbe ulteriormente studiata e analizzata nel suo svolgimento, non tralasciando quanto emerso in questi ultimi anni dagli archivi stranieri, Turchia e Gran Bretagna soprattutto.

monarchia non avrebbe retto a una simile perdita. Non sentendosi sicuri della neutralità dell'Italia, il confine meridionale dell'impero era stato fortificato già dal 1914. Erano stati rafforzati i nodi ferroviari meridionali e le relative linee, create ex novo due divisioni di fanteria, e rafforzata la difesa della testa delle valli. Tutto questo però non lo si riteneva sufficiente in caso di un'avanzata in massa dell'Esercito italiano. La flotta, che restava compatta e integra, avrebbe dovuto collaborare strettamente con l'Esercito se si voleva evitare il crollo.

Al comando della flotta la dichiarazione di guerra italiana fu resa nota alle 16:00 del 23 maggio. Alle 8:00 del giorno successivo la flotta salpava pronta al combattimento per condurre un attacco contro le coste italiane dell'Adriatico. L'ammiraglio Haus, che fino a quel momento aveva risparmiato le sue navi da battaglia, vedeva arrivato ora il momento per un loro impiego al completo. Decise subito di sfidare la flotta italiana con un'azione di ritorsione, e agì, conoscendo la situazione generale, a sostegno delle forze terrestri: bisognava far sentire insicura la costa italiana e portare la guerra anche all'interno. Guidato da questa considerazione attaccò il litorale fra Venezia e Bari su un'estensione di 600 km.

Ancona fu bombardata da oltre venti torpediniere della 1ª, 3ª e 4ª Divisione navale, e da tre idrovolanti. Gli idrovolanti attaccarono Venezia e gettarono bombe contro l'Arsenale, sulla città e contro un cacciatorpediniere.

Dopo questi attacchi eclatanti vi furono diversi incursioni operate dagli idrovolanti contro le coste italiane. Gli attacchi degli aerei avvenivano di norma con accompagnamenti di torpediniere o cacciatorpediniere, mostrando una tattica di collaborazione. Gli idrovolanti effettuarono azioni di ricognizione e di controllo mentre le unità navali coadiuvavano e davano supporto.

Altre unità navali comparvero davanti a Porto Corsini, Rimini e Senigallia, alla foce del Potenza, a Campo Marino, alle Tremiti, a Torre di Mileto, Vieste, Manfredonia e Barletta, e iniziarono a cannoneggiare la ferrovia litoranea (Ancona-Foggia-Bari) oltre ai più importanti obiettivi militari costieri. In questa prima fase la Marina italiana rimase inattiva. Sebbene avvistasse le formazioni austro-ungariche non entrò in contatto.

Mentre la flotta cooperava per portare lo scontro lontano dal Carso, seminando il panico lungo la costa italiana (che non era difesa, fu colta di sorpresa, ma in seguito fu così ben protetta che la Marina austro-ungarica si guardò bene dal compiere altre azioni simili), arrivarono i

rinforzi provenienti dalla Russia e stabilizzarono la situazione lungo il confine meridionale dell'Impero.

Con l'entrata in guerra dell'Italia nascevano però altri importanti compiti per la Imperiale e Regia Marina. Trovatasi in prima linea essa dovette tenersi preparata a un eventuale sbarco italiano. L'incertezza della situazione faceva intendere che esisteva una reale possibilità che gli italiani tentassero di aggirare le difese dell'Isonzo mediante uno sbarco sulla penisola istriana. La Marina, sostenuta dall'Esercito, mise in atto una difesa costiera per sventare una simile impresa. Difesa che restò operativa fino alla fine della guerra. La possibilità di disporre delle navi in appoggio alla fanteria fece sì che ripetutamente si verificarono discussioni tra il comando supremo dell'Esercito e il comando della flotta, che avevano per oggetto l'intervento delle forze navali nella lotta. Fu pertanto pianificata una collaborazione della flotta con il gruppo Boroevic,(17) quando, dopo lo sfondamento di Tolmino-Caporetto, gli italiani si ritirarono fino al Piave.

Ma anche la Marina italiana si era organizzata a tale scopo, e nulla fu fatto in questa direzione. Tra l'altro la Marina italiana già due anni prima aveva dimostrato il proprio pieno potere marittimo nell'Adriatico provvedendo a evacuare l'armata serba. Altrettanto fu pianificata una collaborazione della flotta italiana di grande respiro, nel caso che, durante le operazioni terrestri del giugno 1918, Venezia dovesse essere direttamente minacciata. La situazione a terra non raggiunse mai tali progressi da rendere foriero di successo l'intervento della flotta. Così la Regia Marina si accontentò di sostenere le armate dell'Isonzo mediante batterie galleggianti, diversi reparti di difesa costiera, idroaerei e difesa antiaerea, infine attraverso una flottiglia lagunare organizzata *ad hoc*. Gli italiani, oltre al potere sull'Adriatico che esercitarono totalmente, affondarono in tre azioni – che videro la nascita delle forze speciali e degli incursori italiani – nell'ordine le corazzate *Wien* nella notte dal 9 al 10 luglio 1917, *Szent Istvan* il 10 giugno 1918, e *Viribus Unitis* nella notte dal 31 ottobre al 1° novembre 1918.

Parallelamente al sostegno offerto alle armate che si battevano sull'Isonzo, spettava alla Imperiale e Regia Marina anche la cooperazione con le forze nei Balcani fin dal 1915.

Le armate dei generali von Kövess e von Mackensen passarono il Danubio l'8 ottobre 1915, e conquistarono la Serbia dopo averla accerchiata.

---

(17) Comandante in capo dell'Armata dell'Isonzo.

L'Intesa, che temeva un crollo completo della Serbia, non solo per questioni di prestigio, ma soprattutto per non abbandonare alle potenze centrali la ferrovia Belgrado-Costantinopoli e il conseguente collegamento diretto con la Turchia, fece onestamente di tutto per salvarla.(18) Per questa ragione Serbia e Montenegro ricevettero il sostegno degli Alleati, prima con il trasporto di materiali, in seguito con la spedizione a Salonicco, infine con la brillante operazione condotta dalla Marina italiana.

Mentre Mackensen e Kövess infrangevano la resistenza dell'Esercito serbo e creavano le premesse per l'organizzazione scientifica della controguerriglia, la Marina austro-ungarica ebbe il compito di impedire, per quanto possibile, l'aiuto dell'Intesa. Essa assolse questo compito impiegando contro i trasporti dell'Intesa unitamente ai sommergibili tedeschi anche i propri U-Boot, mentre, con le forze leggere di superficie, intraprese incursioni contro alcuni porti. Così, ad esempio, il gruppo "Novara" comparve il 5 dicembre 1915 davanti a San Giovanni di Medua, affondò le navi nemiche che si trovavano in porto, e distrusse il materiale bellico destinato al Montenegro.

L'importanza di queste incursioni si rivelò un mese più tardi, nel gennaio 1916, quando l'armata di Kövess, nel corso di alcuni giorni, poté travolgere il Montenegro. In tale occasione la Marina partecipò anche all'espugnazione del massiccio del Lovcen, quando le navi da guerra che stazionavano nelle Bocche di Cattaro intervennero parte da lì, parte dal lato del mare nella lotta delle artiglierie, facilitando così l'attacco delle fanterie.

Con la conquista del Montenegro e più tardi dell'Albania si presentarono alla Marina austro-ungarica nuovi compiti, relativi in particolare al servizio di rifornimento e ai trasporti marittimi, la cui direzione toccava alla "Direzione dei Trasporti marittimi", trasferita nel 1915 da Trieste a Fiume.

La realizzazione di questi trasporti richiedeva un difficile e pericoloso servizio di sicurezza, che fu svolto con il più grande spirito di sacrificio dalle unità leggere fino al termine del conflitto. Un compito di questo tipo, assolutamente straordinario, la Marina lo svolse nel 1918, quando il

---

(18) Le operazioni in Serbia assunsero da subito un carattere diverso da quello che ormai contraddistingueva la prima guerra mondiale, ossia la guerra di posizione. Nei Balcani fu la guerriglia a caratterizzare il conflitto; vedi E. Cernigoi, *Dietro le linee austriache. La controguerriglia dell'Imperial Regio Esercito nei Balcani*, Bassano del Grappa, Itinera Progetti, 2009.

fronte iniziò a vacillare sotto l'offensiva italiana. Si trattava di trasportare in Albania via mare i rinforzi dal Piave richiesti dal nuovo comandante d'Armata von Pflanzer-Baltin, tanto rapidamente non solo da riconquistare le linee andate perdute sulla Vojussa, ma da poter persino fare tutti i preparativi per espugnare Valona. In questa circostanza venne trasportata da Fiume l'intera 9ª Divisione di cavalleria, per unirla alla forza presente nei Balcani.

Il crollo bulgaro provocò lo sgombero dell'Albania, che poté essere condotto a termine nell'insieme senza perdite grazie alle predisposizioni della Marina, nonostante le potenze dell'Intesa disponessero di un'enorme superiorità di mezzi marittimi destinati a interdire il ripiegamento.

Durante quell'anno, non solo la Marina assicurò il collegamento delle forze presenti in Albania con la madrepatria attraverso il mare, ma arrecò gravi preoccupazioni all'Intesa, soprattutto mediante la guerra offensiva dei suoi sommergibili. Gli incrociatori effettuarono diverse incursioni, ma senza infliggere gravi danni. La Marina asburgica ormai era finita. L'imbottigliamento in Adriatico, il principio della "flotta in potenza", il succedersi degli eventi e la superiorità dell'Intesa fece il resto.

Come si è configurata la collaborazione là dove parti dell'Esercito e della flotta sono state impiegate insieme per uno scopo bellico determinato

Non è da ultimo di scarso interesse prendere in esame quelle azioni che Esercito e flotta hanno svolto assieme per un preciso scopo bellico. Come tali vengono presi in considerazione da un lato i trasporti di aliquote dell'Esercito per mare, e dall'altro le iniziative di grandi battaglie condotte in comune. In entrambi i casi (per quanto condizionati dagli aspetti geografici del teatro operativo) la preminenza spetta senza dubbio alle Marine delle potenze dell'Intesa. Esse cominciarono la guerra mondiale con azioni degne di ammirazione, che, ad esempio, portarono senza problemi il corpo di spedizione britannico o i diversi corpi di truppe coloniali al teatro francese. In seguito, all'epoca della guerra sottomarina illimitata, le loro operazioni si ingigantirono per assicurare il trasporto dell'Esercito statunitense in Europa. Questo iniziò già nel 1917. Poiché però a causa degli effetti della guerra sottomarina gli stati dell'Intesa denunciavano una grande penuria di tonnellaggio, fino al 21 marzo 1918 vennero trasferiti solo 300 000 americani. Ma quando, nella primavera del 1918, Ludendorff sca-

tenò la sua grande offensiva, e il fronte occidentale dell'Intesa cominciò a vacillare,(19) il movimento delle navi accelerò a tal punto, che entro la fine di maggio si trovavano sul suolo francese 600 000 americani, e sei settimane più tardi 1 200 000. Questa delle Marine alleate, che portarono una simile massa di uomini con il loro enorme equipaggiamento bellico senza perdite lungo le 3000 miglia di rotta atlantica, accanto al salvataggio dell'Esercito serbo fatto dalla Regia Marina nel tardo autunno del 1915, fu una delle più grandi imprese della guerra mondiale.

Un altro tipo d'azione combinata fra Marina ed Esercito fu quello di supporto diretto alla battaglia terrestre vera e propria; così deve essere letto il tentato forzamento dei Dardanelli, che nel 1915 venne provvisoriamente indicato come uno degli scopi essenziali della guerra. Quando, infatti, dopo i combattimenti iniziali, i fronti si irrigidirono, e gli avversari cercarono nuove basi strategiche da cui proseguire la lotta, l'Intesa sperò di poter schiacciare le potenze centrali grazie alle forze russe (unica cosa di cui la Russia disponesse in abbondanza e di cui non fece economia), prima ancora che le prime potenze centrali si fossero sollevate dalle delusioni e dalle perdite delle grandi operazioni iniziali. La Russia, con la sua inesauribile riserva di uomini, era fatta apposta per questo compito; di contro le mancava un'industria bellica, cosicché il suo materiale umano in eccesso non poteva essere armato ed equipaggiato modernamente, e non veniva quindi pienamente sfruttato, specie perché non poteva sviluppare una potenza di fuoco comparabile a quella avversaria. Naturalmente l'Intesa si era sforzata di aiutare rapidamente la Russia; ma poiché la si poteva rifornire solo via mare, e la velocità di rifornimento dipendeva dalla lunghezza del percorso da effettuare, si scelse la rotta dei Dardanelli perché era la più breve. Non era sbarrata dai ghiacci come quella artica; ma lo era dai turchi che, dopo che la loro flotta era stata rinforzata dalla squadra tedesca trasferitasi da Messina a Costantinopoli, si erano alleati alle potenze centrali.

All'inizio della guerra, nel 1914, seguendo i già citati accordi tra le flotte della Triplice, la squadra tedesca del Mediterraneo, composta dagli incrociatori *Goeben* e *Breslau*, si era recata a Messina per unirsi laggiù con le flotte austro-ungarica e italiana. Ma dopo la dichiarazione di neutralità da parte italiana, le navi tedesche dovettero salpare, e riuscirono,

---

(19) Ricordiamo gli scioperi militari dell'Esercito francese nel 1917.

passando attraverso le flotte nemiche di gran lunga superiori, ad aprirsi la strada fino al Bosforo. Poi, dopo l'accesso della Turchia all'alleanza con le potenze centrali, e dopo la conseguente chiusura dei Dardanelli, la Russia era stata tagliata fuori dal traffico veloce con l'Intesa.(20)

La Gran Bretagna decise perciò di aprire lo Stretto con la forza, e verso la fine di febbraio del 1915 all'improvviso una forte squadra anglo-francese iniziò a cannoneggiare i forti costieri. L'artiglieria delle navi ebbe presto ragione delle opere a terra e all'entrata degli Stretto, cosicché la flotta dell'Intesa poté penetrare nei Dardanelli.(21) Qui però essa venne presa sotto un tale fuoco incrociato dai forti ancora intatti e da batterie nascoste, da dover rinunciare allo sfondamento. Chi dirigeva l'azione consigliò la sua prosecuzione, senza riuscire a trovare però un accordo sulle modalità. Una parte del comando contava di raggiungere l'effetto sperato mediante un reiterato intervento della flotta, mentre l'altra lo faceva dipendere dalla cooperazione con forze di terra.(22) Alla fine ebbe la meglio l'ammiraglio britannico in comando, de Robeck, e il 18 marzo 1915 le navi furono nuovamente condotte all'attacco, che fu respinto con gravi perdite.(23) Il consiglio supremo di guerra delle potenze alleate decise allora il forzamento degli Stretti mediante un corpo di spedizione. Furono predisposti circa 90 000 uomini delle truppe anglo-francesi, il cui compito doveva essere quello di prendere Costantinopoli da terra e aprire in questo modo i Dardanelli alla flotta.

Il 25 aprile la flotta riunita comparve di nuovo davanti agli Stretti e sbarcò, sotto la protezione delle sue poderose artiglierie, il corpo di spedizione. Con ciò ebbe inizio un'operazione militare condotta di conserva dalla Marina e dalle forze terrestri, che va considerata come unica nel suo genere. Mentre infatti durante l'intero corso della guerra la flotta o una sua

---

(20) La Turchia era rimasta completamente fuori dai progressi tecnici degli ultimi decenni, e la sua industria era molto arretrata. Disponeva di 3 navi da battaglia antiquate, un incrociatore corazzato, 2 incrociatori leggeri, 12 cacciatorpediniere e 31 torpediniere.

(21) Va ricordato che gli unici che riuscirono a forzare i Dardanelli furono gli italiani durante la guerra italo-turca.

(22) Lord Hankey, *op. cit.*

(23) Le navi che parteciparono al bombardamento erano la *Queen Elizabeth*, *Agamennon*, *Lord Nelson*, *Inflexible*, la *Triumph*, *Cornwallis*, *Canopus*, e la *Prince George*, la *Suffren*, *Bouvet*, *Charlemagne*, *Gaulois*.

parte fu impiegata e utilizzata per lo più solo a sostegno delle operazioni il cui scopo rispondeva all'obiettivo strategico dei comandi di terra, in questo caso l'Esercito dovette sostenere un'azione della Marina in collaborazione con quest'ultima.

Lo sbarco del corpo di spedizione non fu però affatto un'impresa facile. La difesa turca, sotto il comando del generale tedesco Liman von Sanders, aveva intuito tempestivamente i piani dell'Intesa, e aspettava l'attacco con tre divisioni di fanteria a Gallipoli(24) e con altre due sulla costa asiatica. Il contingente francese del corpo di spedizione cercò di prendere piede a Koum-Kalé, ma fu respinto sulle navi con gravi perdite. Ai britannici riuscì invece di consolidarsi sulla punta meridionale della penisola di Gallipoli e di conservarvi una specie di testa di ponte. Il tentativo di uscire da questa posizione per conquistare la penisola però fallì, perché, nonostante perdite del 40%, le truppe non si spinsero più in là di 4 o 5 km oltre il luogo di sbarco.(25) Certo, la flotta fece tutto ciò che era in suo potere per aiutare le truppe, ma poiché le navi non erano in grado di annientare le batterie turche appostate nella parte interna della penisola, la difesa ebbe sempre il sopravvento. Accanto al supporto al combattimento terrestre, con l'entrata in scena del corpo di spedizione si presentarono alla flotta nuovi compiti, legati al rifornimento e allo sgombero, oltre a quelli di natura amministrativa determinati dalla necessità di mantenere in efficienza l'Esercito. Citiamo qui come esempio il fatto che le Marine alleate, nel periodo dal 25 aprile fino al 15 maggio 1915, su una sola delle improvvisate spiagge di sbarco avevano scaricato 30 000 uomini, 6200 cavalli, 1200 carri e più di 40 000 t di materiale bellico, reimbarcando contemporaneamente 12 000 feriti, 600 prigionieri e una grande quantità di materiali diversi.(26)

Da qualsiasi parte lo si guardi, lo sbarco fu un insuccesso dell'Esercito e indusse la Gran Bretagna, preoccupata per il proprio prestigio nel mondo mussulmano, a mettere assieme un nuovo corpo di spedizione forte di cinque divisioni di fanteria, i cui 70 000 uomini vennero trasportati dall'Inghilterra a Gallipoli con 43 convogli, e impiegati nella zona occidentale della

---

(24) Vi era un corpo di spedizione tedesco e uno austro-ungarico.

(25) Lord Hankey, *op. cit.*

(26) T. Coates, *The Word War I Collection. Gallipoli and the Early Battles 1914-15*, London, Stationery Office Books, 2001.

penisola per un attacco sul fianco della difesa turca. Anche questa azione però non fu coronata da successo. I britannici vi perdettero 45 000 uomini, senza riuscire ad avanzare; e durante questi combattimenti risentirono soprattutto della mancanza del supporto del fuoco navale. Per di più comparvero in quelle acque gli U-Boot tedeschi, che silurarono alcune navi, inducendo la flotta alleata a operare con molta cautela.

Mentre l'Intesa continuava i suoi sforzi inefficaci per la conquista dei Dardanelli, era mutata anche la situazione strategica complessiva. La Russia aveva subito una dura sconfitta nella battaglia di sfondamento di Gorlice, in conseguenza della quale il suo Esercito era stato ricacciato molto indietro, all'interno del proprio territorio. Già in ottobre Austria-Ungheria e Germania, alle quali si era unita anche la Bulgaria, iniziarono l'attacco alla Serbia. I successi che arrisero alle potenze centrali anche in quell'occasione, come i continui insuccessi di Gallipoli, indussero alla fine l'Intesa (esausta e allo stremo di materiali a causa della difesa austro-tedesco-turca) a ordinare lo sgombero.

Nonostante a Gallipoli fosse a continuo e diretto contatto col nemico, grazie alla Marina l'Armata alleata, forte di 145 000 uomini, 15 000 cavalli, 400 pezzi e una quantità di materiali, poté essere trasferita a Salonicco senza perdite. Col suo ritiro, la più grande azione combinata di tutta la guerra tra una flotta e un Esercito era terminata. Gli attaccanti come i difensori avevano pagato quei quasi dieci mesi di guerra con la perdita di 250 000 uomini per parte.

Un'impresa del genere, anche se in uno spazio più ristretto e modesto, fu attuata dalla Marina tedesca che, grazie a un'esemplare collaborazione con l'Esercito, consentì l'occupazione delle isole baltiche.

Ebbe luogo nel 1917, quando in Russia scoppiò la rivoluzione. Il governo rivoluzionario di Kerensky spinse l'Esercito russo in un'ultima grande offensiva contro le potenze centrali; ma dopo alcuni successi iniziali, gli eserciti tedesco e austro-ungarico passarono al contrattacco, batterono i Russi e li ricacciarono definitivamente. Nell'ambito di questa imponente controffensiva, il comando supremo dell'Esercito tedesco realizzò anche un desiderio coltivato a lungo, impadronendosi della vecchia città tedesca di Riga. Con l'occupazione di Riga le isole baltiche che ne dominavano il golfo aumentarono però di importanza, sia dal punto di vista della sicurezza, sia perché offrivano la possibilità di un'ulteriore minaccia ai Russi. Infatti il controllo di esse permetteva il fiancheggiamento del Golfo di Fin-

landia e minacciava permanentemente San Pietroburgo. Perciò il comando supremo tedesco decise d'occupare il gruppo delle Isole Oesel, Moon e Dagö, e allestì a Libau un corpo di spedizione, consistente nella 42ª Divisione di fanteria rinforzata, mentre la flotta veniva incaricata di cooperare alla conquista delle isole stesse. L'11 ottobre 1917 la flotta da trasporto, composta di 19 grossi piroscafi, salpò dal porto di Libau sotto la protezione della 3ª e della 4ª Squadra pesante e di un gruppo esplorante della flotta d'alto mare. Il giorno dopo, il corpo di spedizione sbarcava nella Baia di Tagga, pesantemente fortificata, ma meno difesa sulla costa occidentale che non Oesel. Le navi da guerra precedettero il convoglio da trasporto, presero sotto il loro tiro le fortificazioni, e misero a terra l'avanguardia delle truppe da sbarco, che riuscì a prendere le fortificazioni costiere e a consentire uno sbarco senza difficoltà al corpo di spedizione. Questo si diresse rapidamente verso Osten e ne catturò la guarnigione, di forza doppia rispetto alla sua. In questa fase la flotta avanzò con funzioni di copertura contro le navi nemiche, distruggendone una parte e ricacciando l'altra e, così facendo, separò le isole tra loro e dalla terraferma, cosicché Oesel cadde in mani tedesche già il 17, Moon e Dagö alcuni giorni più tardi.

Fu l'ultima vittoria delle Marine degli imperi centrali. Un anno dopo, la guerra si concluse. La flotta austro-ungarica e quella tedesca si ammutinarono, costituendo dei soviet. La prima issò bandiera serbo-croata, la seconda si arrese ai britannici e poi si autoaffondò a Scapa Flow.

A conclusione, non si può fare a meno di ritenere che, a oltre novant'anni dalla fine della Grande Guerra, lo sforzo che le varie Marine, e in particolare quelle degli imperi centrali, diedero in supporto ai rispettivi eserciti a terra vada ricordato e ristudiato con attenzione. Questo va fatto non solo per ricordare e mettere in cantiere nuovi studi dedicati alle operazioni navali della prima guerra mondiale, surclassata e superata nella memoria comune dalla seconda, ma perché, con la crescente attenzione alle operazioni contro costa, sia di sbarco, sia di fuoco, sia di supporto tattico o strategico, nonché per l'incremento di operazioni fuori area, che richiedono flessibilità, capacità di proiezione e sostenibilità, casi come quelli dei Dardanelli e delle isole baltiche appaiano come esemplari, rispettivamente di come non si debba e di come si debba invece condurre un'operazione combinata.

ORIGINI, TRATTATIVE E ASPETTI DELLA CONVENZIONE NAVALE ITALO-FRANCO-BRITANNICA DEL 10 MAGGIO 1915

MARIANO GABRIELE

La prima Convenzione navale della Triplice era stata firmata a Berlino il 5 dicembre 1900. Stabiliva per ciascuna delle potenze firmatarie zone di particolare interesse, di cui avrebbe avuto la responsabilità primaria. L'art. 1 le chiamava "zone d'operazioni" e l'art. 2 le ripartiva come segue:

a) la zona d'operazioni *germanica* comprende il Mar Baltico, il Mare del Nord, la Manica e le parti dell'Oceano Atlantico che bagnano l'Europa;
b) la zona d'operazioni *austro-ungarica* comprende il Mare Adriatico fino al parallelo di Santa Maria Leuca;
c) la zona d'operazioni *italiana* comprende tutto il bacino occidentale del Mediterraneo dallo Stretto di Gibilterra fino alla linea Capo Santa Maria di Leuca-Ras el Tin.
La restante parte del Mediterraneo deve essere considerata come zona d'operazioni comune tra Austria-Ungheria e Italia.

In ciascuna zona ogni flotta doveva procurare di ottenere il dominio del mare; era prevista la collaborazione tra una zona e l'altra ed era stabilito che la direzione superiore strategica spettava alla Marina competente in relazione al teatro delle operazioni e all'entità delle forze impiegate. Quanto all'Adriatico, una nota apposta all'art. 2 precisava: "La flotta austro-ungarica procurerà di coprire ambedue le sponde dell'Adriatico e di proteggervi nel migliore modo possibile lungo le coste italiane anche la mobilitazione e i movimenti di radunata dell'esercito italiano.

Per quest'ultimo scopo saranno al più presto possibile messi a disposizione della Marina austro-ungarica gli elementi italiani combattenti destinati alla difesa di dette coste che al principio delle ostilità si troveranno in Adriatico".(1)

Dal punto di vista militare, la Convenzione garantiva all'Italia l'accorciamento del fronte marittimo estendendo a tutto l'Adriatico la responsabilità della Marina asburgica, ma il problema del versante occidentale rimaneva sostanzialmente immutato, anche se la flotta italiana avesse potuto recuperare qualcosa dalle forze destinate in precedenza all'Adriatico. L'inferiorità nei confronti della Marina francese restava, e con essa restava l'assillo dello sbarco e dell'invasione dal mare – del tutto infondato, ma gli italiani non lo sapevano – e le preoccupazioni per le città e le ferrovie costiere, esposte – questo timore non era immaginario – alle offese provenienti dalla flotta nemica. Inoltre, una copertura di tutto l'Adriatico affidato all'Austria avrebbe anche potuto favorirne la politica di espansione nei Balcani.(2)

L'avvento al potere di Zanardelli, nel 1901, aprì la via a un'attenuazione della posizione ostile di Roma verso Parigi, che non piacque a Berlino, dove il cancelliere Bulow ebbe a dire alla suocera Laura Minghetti che l'Italia avrebbe dovuto scegliere "tra il matrimonio e il concubinato", e poi al Reichstag, nel gennaio 1902, che un gentiluomo non avrebbe dovuto rammaricarsi od offendersi se la sua bellissima sposa avesse fatto un giro di valzer con un brillante cavaliere. Non era un complimento. E nel 1906 l'atteggiamento di Roma, che ad Algesiras si schierò con Parigi e con

---

(1) L'accordo definiva anche la dipendenza reciproca delle flotte alleate o di reparti di esse, il modo di comportarsi delle unità sorprese fuori zona, la reciprocità nella cessione di navi mercantili e nell'utilizzazione dei porti, le relazioni fra gli alleati, i mezzi di corrispondenza e di segnalazione: vedi il relativo Triplocodice in Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, indicato in seguito con AUSMM, b. 295, f. 1. *Ibidem*, b. 171, f. 4 si trova il testo della Convenzione del dicembre 1900, pubblicato poi in *I Documenti Diplomatici Italiani* (d'ora in poi indicati con *DDI*), serie 3, vol. IV, doc. 569, in allegato al rapporto al ministro Morin, compilato dal contramm. Grenet e dal maggior generale Prudente; cfr anche G. Ducci, "Accordi e convenzioni durante la Triplice Alleanza", *Rivista Marittima*, LXVIII, marzo 1935, p. 282-287.

(2) Il 18 settembre, l'ambasciatore britannico a Vienna, Rumboldt, aveva scritto a Salisbury di prevedere che "le crescenti aspirazioni degli slavi ... potranno un giorno sottoporre la Triplice Alleanza ad un grande sforzo", National Archives, London (indicato in seguito con NAL), *FO, 7*, 1299.

Londra in occasione della prima crisi marocchina, destò irritazione presso gli alleati, anche se, nel frattempo, era stato sottoscritto, sia pure senza particolare entusiasmo, il terzo rinnovo della Triplice.

Nel 1907 l'ammiraglio Giovanni Bettolo assunse l'incarico di primo "Capo di Stato Maggiore della Regia Marina". La sua famiglia d'origine era emigrata dal Trentino a Genova a causa dei sentimenti patriottici e unitari del padre, che nel capoluogo ligure aveva aperto una libreria ritrovo di patrioti, dove il giovane Bettolo aveva ricevuto una educazione risorgimentale, tradizionalmente antiaustriaca. Naturalmente questi sentimenti non avevano influito sulla condotta dell'ufficiale durante i lunghi anni di contrapposizione alla Francia, ma quando giunse "l'anno balcanico", quel 1908 che vide l'Austria incorporare la Bosnia e l'Erzegovina, allora l'Adriatico salì di colpo in cima ai pensieri della Marina. Ci si accorse che la flotta austriaca attuava programmi di sviluppo e ci si apprestò a rispondere rilanciando, le basi della costa orientale italiana furono potenziate, si prestò la massima attenzione a tutto ciò che avveniva in Adriatico, nuovo teatro delle grandi manovre navali dopo anni di oblio. Gli addetti navali francesi a Roma, che nell'autunno 1901 avevano segnalato che l'Adriatico era "*parfaitement négligée*", scrivevano ora che la politica navale dell'Italia sembrava "diretta sempre più unicamente contro la Marina austriaca, i cui progressi ed accrescimenti sono sorvegliati con cura gelosa dal governo e dall'intero paese".(3) E alla fine del 1908 la Regia Marina mise a punto un lavoro, intitolato "Studio in caso di conflitto fra Italia ed Austria", che si articolava in quattro argomenti: a) possibilità di sbarco italiane nell'isola di Lesina; b) piani di rifornimento al largo della flotta impegnata in una guerra adriatica, c) problemi della difesa della costa italiana da attacchi provenienti dal mare; d) costituzione di una base navale provvisoria. Nel marzo 1909, su richiesta dell'Esercito, venne approntato lo "Studio sommario circa una spedizione marittima dell'Italia contro l'impero austro-ungarico".(4)

---

(3) Cfr. cap. vasc. Davin a Ministro della Marina, rapporto n. 20, s. d. ma dell'autunno 1901, e cap. freg. Saint Pair a Ministro della Marina, lettera 166 del 20 dicembre 1908, Archives des Services Historiques de la Marine Nationale, Paris (indicato in seguito con AMF), rispettivamente *BB 7*, 156 C e *BB 7*, 123 i.

(4) È significativo che l'ammiraglio Rodolfo Luigi Montecuccoli degli Erri, capo della Marina austriaca, commentasse con la parola *Endlich* (finalmente) l'uscita dal servizio attivo del Bettolo. Cfr. M. Gabriele, *Giovanni Bettolo*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare (indicato d'ora in poi con USMM), 2004, p. 172-206.

L'ammiraglio Giovanni Bettolo, che nel 1907 assunse l'incarico di capo di stato maggiore della Regia Marina. (Fototeca USMM)

Nel frattempo la gara navale tra la Germania e la Gran Bretagna andava assumendo toni esasperati. Nel luglio 1908 Guglielmo II respinse la proposta britannica di limitare gli armamenti navali, e il governo di Londra fu sottoposto a forti pressioni da parte dell'Ammiragliato, della stampa conservatrice e di una parte considerevole dell'opinione pubblica per intensificare le costruzioni della flotta. Il fronte allarmistico era concitato ed esteso. La *Royal Navy* chiedeva navi, corazze, cannoni, ammonendo solennemente che se l'Inghilterra avesse perduto il dominio del mare "la posizione del paese sarebbe stata disperata". In un'atmosfera non lontana dall'isteria, irruppe la grande "paura navale" del 1909: le riserve dei radicali, che temevano il dirottamento alla flotta delle risorse destinate a programmi sociali, furono travolte. I programmi delle Marine italiana ed austriaca vennero agitati come spauracchi per propiziare la decisione di incrementare ulteriormente le costruzioni. Invano il liberale *Daily Chronicle* rilevò che le flotte italiana ed austriaca si neutralizzavano tra loro, e che era un errore sommarle a quella germanica e dedurne una minaccia grave per l'Inghilterra. In una atmosfera simile, i negoziati in corso non potevano avere buon esito, e infatti il 17 novembre fu la volta dei britannici a respingere le proposte tedesche.

Tra il gennaio 1906 e la fine del 1908 si erano avuti contatti fra rappresentanti delle forze di terra e di mare francesi e britannici: i primi tendevano a stabilire impegni formali e precisi, i secondi ad evitarli. Tuttavia l'Ammiragliato redasse, intorno al 1909, un documento intitolato *Mediterranean*, che era stato sollecitato da parte francese. Vi venivano ipotizzate le probabili iniziative della flotta combinata italo-austriaca: attacco e di-

struzione delle squadre dell'Intesa, con successive azioni contro le rotte commerciali; incursioni, eventualmente accompagnate da sbarchi, contro Malta o l'Egitto; condotta difensiva nelle proprie acque. Lo studio concludeva che, sebbene Berlino certamente premesse sui suoi soci per indurli a una politica operativa ardita, la situazione italiana era così difficile che la Regia Marina probabilmente sarebbe rimasta "davanti alle sue coste occidentali per difendervi i suoi interessi" e che la flotta austriaca sarebbe rimasta "in Adriatico a difendere i suoi interessi colà, mentre entrambe potrebbero distaccare incrociatori per intercettare il commercio francese e britannico. In queste circostanze la flotta francese avrebbe il compito di controllare quella italiana. La flotta britannica basata a Malta sorveglierebbe l'ingresso dell'Adriatico. La Francia proteggerebbe il commercio ad ovest di Malta. La [Marina] britannica proteggerebbe il commercio ad est di Malta".

Il documento era interessante: richiamava anzitutto la situazione difficile dell'Italia nel Mediterraneo nel caso in cui avesse dovuto fronteggiare le due grandi potenze marittime occidentali avvalendosi solo dell'aiuto austriaco, che peraltro Roma non aveva ancora ottenuto e che in quel momento appariva quanto mai ipotetico, nella cornice della rivalità adriatica. In secondo luogo, la collaborazione navale anglo-francese appariva scontata: da questo filone di rapporti si sarebbe giunti a suo tempo alla convenzione anglo-francese del 1913.(5)

Nel 50° anniversario della nascita dello Stato unitario sopravvenne la guerra italo-turca, mirata alla conquista della Libia. L'impresa pareva matura: avrebbe soddisfatto la vecchia aspirazione di ottenere una colonia sulla sponda africana antistante, esorcizzando il timore che, se non fosse stata attuata, si sarebbe potuta rinnovare la delusione di Tunisi. Ma nel corso del conflitto si giunse a una svolta, le cui conseguenze furono largamente sottovalutate in Italia: l'occupazione delle Sporadi meridionali. L'idea di sbarcare a Rodi e nelle altre isole del Dodecaneso nasceva dalla speranza che, acquisendo quel pegno territoriale, si potesse esercitare una pressione sui turchi, sufficiente per indurli a firmare una pace che ponesse fine alla guerra col riconoscimento della conquista italiana della Tripolitania e della Cirenaica.

---

(5) Manoscritto, NAL, *Admiralty*, 116, 3089; A.J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow the Royal Navy in the Fisher Era (1904-1914)*, I, *The Road to War*, London, Oxford University Press, 1961, p. 115-183.

Il capo di stato maggiore della Marina, vice amm. Carlo Rocca Rey, non era favorevole, ed espose la sua contrarietà in due distinti promemoria, del 12 e del 18 aprile 1912, trasmessi al ministro della Guerra, generale Paolo Spingardi. Rilevava nel primo che Rodi era "un'isola eccentrica tanto rispetto al teatro di guerra in Libia quanto rispetto a Smirne e ai Dardanelli", per cui non si sarebbe acquisita una posizione strategica, ma un'isola lontana dove la flotta avrebbe dovuto rifornire di tutto le truppe di occupazione. I vantaggi stimava nulli, materiali e bellici, "perché l'occupazione di Rodi difficilmente basterà da sola a costringere la Turchia alla pace". Il secondo documento, scritto forse anche per mettere in chiaro le responsabilità davanti alla decisione del governo, sottolineava che Rodi non produceva neanche il necessario per alimentare la sua popolazione, e che quindi si sarebbe dovuto provvedere dalla lontana madrepatria al rifornimento del corpo di spedizione, con logorio delle forze navali, e concludeva affermando di non sapere se "le ragioni politiche ... siano tali da dover avere il sopravvento su ogni altra considerazione di ordine militare marittimo": dette valutazioni erano state esposte "affinché nella mia qualità di capo di stato maggiore della Marina, risulti ben chiaro il mio personale convincimento che è contrario alla progettata occupazione".(6) Ma anche lui non si rese conto delle reazioni che l'occupazione italiana del Dodecaneso, realizzata fra il 28 aprile e il 20 maggio, avrebbe finito per provocare nelle potenze marittime occidentali.

Che a Parigi non si perdesse occasione per soffiare sul fuoco nei confronti di Roma era scontato: lo si era ben visto quando l'*Agordat* aveva dirottato a Cagliari i mercantili francesi *Carthage* e *Manouba* sospettati di contrabbando di guerra. Poincaré aveva fatto un chiasso straordinario per quella che Giolitti aveva definito una questione da "causa di pretura", dando vita a una gigionata nazionalistica in Parlamento e cercando in ogni modo di "umiliare l'Italia senza troppi pericoli", come scrisse l'equilibrato ministro del Commercio Francesco Saverio Nitti.(7) Il timore che la presenza

---

(6) I testi in G. La Bua, "Aspetti militari dell'occupazione di Rodi e del Dodecaneso (aprile-maggio 1912)", *Memorie storiche militari 1983*, Roma, Stato Maggiore Esercito-Ufficio Storico, 1984, p. 488.

(7) Tenere sotto controllo le conseguenze delle proprie parole non è sempre facile, tanto che il *Figaro* ebbe a scrivere che si era sfiorata la guerra, e Nitti testimonia che "tutto era stato predisposto per respingere ogni possibilità di attacco della Francia e per due notti a Spezia le navi da guerra rimasero coi fuochi accesi. Il mio

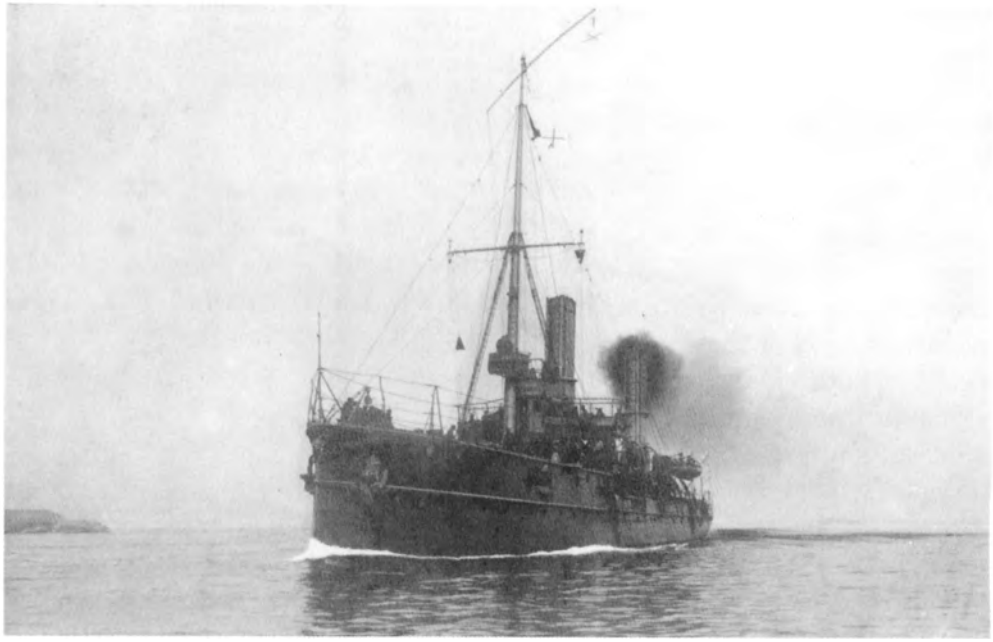
Il vice amm. Carlo Rocca Rey, capo di stato maggiore della Marina nel 1912, contrario allo sbarco a Rodi e nelle altre isole del Dodecaneso. (Fototeca USMM)

italiana a Rodi ostacolasse le aperte ambizioni francesi nel Levante pareva assai verosimile nella temperie di tensione che viveva l'Europa, e l'enfatizzazione di questo pericolo assai utile se contribuiva a stanare i britannici dalla loro riluttanza ad assumere impegni concreti. A tal fine veniva manifestata la preoccupazione che il possesso italiano delle isole diventasse permanente, ciò che avrebbe insidiato il mantenimento dell'equilibrio politico e strategico nella regione.

Londra era la chiave della situazione. Il 18 marzo, prima dello sbarco italiano nelle Sporadi meridionali, Winston Churchill, primo lord dell'Ammiragliato, aveva tenuto un discorso in Parlamento nel quale aveva affermato che la superiorità navale nel Mare del Nord era vitale per la difesa del territorio nazionale. Per averne la certezza dinanzi alla crescente minaccia navale tedesca la *Royal Navy* doveva concentrarvi le sue forze migliori, richiamandole dalle altre dislocazioni, e questo significava la riduzione della Squadra del Mediterraneo e il trasferimento della sua base principale d'appoggio da Malta a Gibilterra. È difficile esagerare l'impatto di una tale decisione in Gran Bretagna, dinanzi alla prospettiva che per difendere la madrepatria la Marina abbandonasse una politica secolare del Mediterraneo che era stata puntello della potenza e della sicurezza inglese. E subito dopo gli italiani cominciarono a occupare le isole dell'Egeo.

---

collega ministro della Guerra Spingardi aveva anch'egli preso tutte le misure opportune alla frontiera delle Alpi". F.S. Nitti, *Scritti politici*, a cura di G. Carocci, Bari, Laterza, 1962, IV, p. 260 sg.



L'*Agordat*, incrociatore torpediniere entrato in servizio nel settembre 1900 e declassificato a esploratore nel giugno del 1914. Fu causa di una breve ma violenta crisi diplomatica tra Francia e Italia per aver dirottato a Cagliari i mercantili francesi *Carthage* e *Manouba*, sospettati di contrabbando di guerra. (Fototeca USMM)

Il *Foreign Office* diede la sua valutazione politico militare con due successivi promemoria di sir Eyre Crowe, rispettivamente del 30 aprile e dell'8 maggio 1912. Nel primo veniva ricordato il peso che la *Mediterranean Fleet* aveva tradizionalmente avuto sulla politica italiana e spagnola, e veniva adombrata l'ipotesi che, venendo a mancare la presenza navale britannica, l'Italia potesse legarsi più strettamente alla Germania, e la Spagna collaborare con la Triplice. Nel vuoto che avrebbe lasciato la flotta inglese nel Mediterraneo orientale c'era da aspettarsi qualunque avventura: in caso di conflitto, Malta e Cipro potevano essere oggetto di attacco da parte italiana e austriaca, la Turchia poteva essere indotta a muoversi contro l'Egitto, e la flotta francese, impegnata ad assicurare il trasporto nella madrepatria delle truppe dell'Algeria, non avrebbe potuto difendere Malta in tempo. Il secondo documento elencava in 25 paragrafi i pericoli che l'abbandono britannico del Mediterraneo poteva provocare, ripercorrendo anche le considerazioni sopra richiamate, e in un 26° punto, comma 6,

concludeva: "Queste conseguenze potrebbero essere allontanate, entro certi limiti, se il posto della squadra britannica nel Mediterraneo fosse efficacemente preso da una potente flotta francese".(8) Era questa un'affermazione inconsueta nelle tradizioni della politica navale britannica.

Di rincalzo intervenne l'Ammiragliato, cui il governo aveva chiesto un parere, trasmettendo al Foreign Office, il 20 giugno, una memoria redatta dall'ammiraglio Troubridge e intitolata "Occupazione italiana delle isole egee e suoi effetti sulla politica navale": vi si notava che per molto tempo l'Ammiragliato, nel decidere la propria politica in Mediterraneo, era partito dal presupposto che gli interessi britannici (commercio del Mar Nero, del Levante e dell'Egitto; rotta del Canale di Suez per l'Oriente) esigevano che nessuna forte potenza navale occupasse in permanenza un punto suscettibile di divenire una base a est di Malta. Nelle Sporadi meridionali, se fossero rimaste a regime sotto controllo italiano, detta eventualità avrebbe potuto verificarsi. "La posizione geografica di quelle isole abilita la potenza sovrana, se in possesso di una Marina, ad esercitare il controllo sul commercio del Levante e del Mar Nero e a minacciare la nostra posizione in Egitto in una misura mai verificatasi in precedenza". Nelle condizioni del passato, sarebbe stato agevole bilanciare questi pericoli mobilitando le forze navali britanniche del Mediterraneo, ma nel presente, dovendosi per ragioni di sicurezza concentrare tutta la flotta nel Mare del Nord, "la situazione sarebbe assai aggravata dallo stabilirsi nell'Egeo di una stazione navale ostile ... Per le considerazioni sopra esposte si può affermare con sicurezza che il possesso da parte dell'Italia di basi navali nel Mare Egeo minaccerebbe la nostra posizione in Egitto, ci farebbe perdere il controllo del commercio del Mar Nero e del Levante e in caso di guerra esporrebbe le nostre rotte per l'Oriente attraverso il Canale di Suez alle operazioni dell'Italia e dei suoi alleati". Il richiamo agli alleati triplicisti è sintomatico: l'allarmismo dell'Ammiragliato vedeva già le navi di Guglielmo II pronte a minacciare gli interessi britannici anche nel bacino orientale del Mediterraneo, tra Suez e i Dardanelli, e la paventata intrusione italiana sulle rotte degli Stretti consigliava addirittura, gettato alle ortiche

---

(8) *British Documents on the Origins of the War 1898-1912*, London, H. Majesty Stationery Office, 1933-1934 (indicati in seguito con *BD*), X, II, doc. 382 e 386. Vedi anche, per la ventilata azione italiana a Malta, Committee of Imperial Defence, *Papers preparated by the General Staff: 1. The attack on Malta by Italy. 2. The defence of Malta against deliberate Invasion*, 9 maggio 1912. NAL, *Cabinet*, 5, 3.

l'orgoglio passato dello "splendido isolamento", di chiamare a raccolta tutte le altre potenze interessate, *in primis* la Russia, nei cui confronti Londra era stata così spesso non amichevole e diffidente: "È dunque pacifico, che non soltanto noi stessi dovremmo opporci strenuamente contro l'occupazione permanente di qualsiasi delle isole egee da parte dell'Italia o di qualunque altra potenza navale, ma potremmo associarci i firmatari di tutti i trattati che garantiscono la navigazione nei Dardanelli in questa protesta".(9)

Ma già alla fine di maggio era stato deciso che la riduzione delle forze navali britanniche nel Mediterraneo non sarebbe stata drastica come si era pensato all'inizio. Il Comitato per la difesa imperiale si era tenuto a Malta, con la presenza del primo ministro Asquith e di Churchill, e aveva concluso che la squadra di base nell'isola non avrebbe dovuto essere ridotta oltre un certo limite, confermandosi l'idea di ricorrere alla Marina francese per fronteggiare la Triplice in Mediterraneo. Nella riunione londinese del medesimo Comitato del 4 luglio l'orientamento assunto si articolò concretamente nella decisione di lasciare a Malta una forza di quattro incrociatori da battaglia e quattro incrociatori corazzati, che poteva gravitare verso Levante, mentre la flotta francese avrebbe presidiato il Mediterraneo.

Il 16 luglio venne firmata una Convenzione navale franco-russa, che per la verità non prevedeva alcuna azione puntuale nel Mediterraneo, limitandosi a confermare la volontà dei due alleati di collaborare in campo marittimo. Ma nello stesso mese Churchill avanzò all'addetto navale francese nella capitale britannica una proposta scritta di cooperazione navale, che prescindeva da una formale alleanza tra i due paesi.(10) Intanto, in Francia, si era scatenata una ventata di entusiasmo per le nuove prospettive che si aprivano alla Marina francese nel Mediterraneo; componenti nazionalistiche, militari, economiche additavano all'opinione pubblica nuovi traguardi di grandezza. Una opinione pubblica – va detto – più che matura per accogliere la sollecitazione a fare di tutto il Mediterraneo un mare francese, come aveva scritto al ministro degli Esteri San Giuliano, ben prima dello sbarco a Rodi, l'incaricato d'affari italiano a Parigi.(11)

---

(9) *BD*, cit., doc. 430.

(10) Rapporto del comandante J. Saint Seine (AMF, *SS*, *ES*, 10, fasc. addetto navale a Londra), allegato alla lettera del col. Giuchard, da Poitiers, 20 gennaio 1937.

(11) Ruspoli a San Giuliano, da Parigi, 31 marzo 1912, in G. Andrè, *L'Italia e il Mediterraneo alla vigilia della prima guerra mondiale*, Milano, Giuffrè, 1967, p. 49 sg.

Sempre in luglio, un *memorandum* dell'Ammiragliato specificò a Parigi le vedute britanniche circa la ripartizione dei compiti delle due Marine alleate in Mediterraneo: la protezione degli interessi francesi e inglesi sarebbe stata assicurata dalla squadra di Malta nel bacino orientale e dalla flotta francese in quello occidentale; la linea di divisione sarebbe stata Capo Passero-Malta-Tripoli; le basi di entrambe le potenze sarebbero state disponibili per le forze navali alleate, che avrebbero potuto effettuare anche azioni combinate.(12)

In seguito alle conversazioni militari iniziate durante l'estate, il 10 settembre la *Marine Nationale* decise il concentrare nel Mediterraneo tutta la flotta, trasferendovi anche la terza squadra di base nella Manica. In quel momento si era solo parlato della possibilità che i britannici assumessero la difesa delle coste nord-occidentali francesi, e non c'era ancora un impegno di Londra, ma da Parigi forzarono un po' la mano. Lo stato maggiore della Marina francese faceva politica, muovendosi verso il dominio del Mediterraneo prima ancora che lo ordinasse il governo, che tuttavia non appariva scontento della decisione assunta. E, nell'autunno 1912, le conversazioni anglo-francesi conclusero in un accordo conforme alle vedute di Parigi: lo scambio di note Grey-Cambondel del 22 e 23 novembre sancì l'intesa: la *Royal Navy* avrebbe garantito la copertura del litorale atlantico della Francia, la Marina francese si sarebbe dedicata al Mediterraneo. In marzo i tedeschi ebbero notizia dell'accordo di novembre, che nel frattempo i francesi erano riusciti a trasformare nella Convenzione navale anglo-francese del 10 febbraio 1913, superando le superstiti resistenze britanniche: i fatti avevano giocato ancora una volta a favore di quella intesa, con gli italiani indisponibili, dinanzi all'aggressività francese, a lasciare la base in Egeo, e con la costituzione della divisione germanica del Mediterraneo, basata a Gaeta col *Goeben* e altre unità minori.(13)

---

(12) Rapporto dell'addetto navale francese a Londra, Saint Seine, al ministro della Marina, 23 luglio 1912, AMF, *SS*, *ES*, 10, f. France-Angleterre.

(13) Benché, secondo il *Daily Mail*, fosse "assolutamente ripugnante alla masse degli Inglesi" ricorrere all'aiuto francese nel Mediterraneo, e sebbene l'opinione pubblica liberale fosse contraria all'idea parigina di estendere ai russi l'intesa navale; preoccupatissimo per la prospettiva di perdere la tradizionale libertà di scelta britannica, il 23 agosto Churchill scrisse: "Se la Francia non fosse esistita, noi avremmo potuto dare un'altra disposizione alle nostre forze. A.J. Marder, *op. cit.*, I, p. 300-308.

La concentrazione della flotta francese in Mediterraneo, diretta contro l'Italia e i suoi alleati, fu accompagnata da toni e atteggiamenti aggressivi, nell'ostentazione di una certezza di superiorità che i rapporti dell'addetto navale francese a Roma confermavano.(14) Tanto bastò per fermare in Italia il processo in corso da anni, che mirava a prendere le distanze dall'Austria-Ungheria e a contrastarne le ambizioni adriatiche; era chiaro che ormai soltanto dagli alleati si poteva sperare un sostegno. Dopo un mese e mezzo di trattative, il 5 dicembre 1912 venne firmato il quarto rinnovo della Triplice, cui l'adesione da parte italiana fu ben più convinta che la volta precedente. Il 21 dicembre il capo di stato maggiore dell'Esercito Alberto Pollio scrisse al suo omologo tedesco Helmuth Johann von Moltke, chiedendo tra l'altro di rivedere la vecchia Convenzione navale del 1900, "sia per lo sviluppo continuo della flotta austriaca, sia in seguito alla nostra conquista della Libia, sia infine per la nuova dislocazione della flotta francese". Scopo della richiesta era di promuovere un'azione comune delle flotte italiana e austriaca riunite, con l'appoggio di unità germaniche, e abilmente il primo obiettivo proposto fu quello di impedire il trasferimento in Francia del XIX Corpo d'Armata francese di stanza in Algeria e delle truppe marocchine. Subito i tedeschi informarono gli austriaci, sottolineando che se 100 000 uomini di meno fossero stati presenti in Europa, "forze germaniche più considerevoli" avrebbero potuto essere destinate al fronte orientale. Era l'argomento giusto per far breccia a Vienna.(15)

Già nel gennaio 1913 la Regia Marina approntò uno studio dal titolo "Azione comune delle flotte alleate nel caso di guerra della Triplice", le cui proposte finali prevedevano che in caso di minaccia in Tirreno, la Marina austriaca vi avrebbe dislocato almeno le sue due migliori divisioni, e in caso di minaccia in Adriatico altrettanto avrebbe fatto la Marina italiana, con basi in quel mare o nello Ionio. Le trattative proseguirono, sul filo di una serie di "Memorie" italiane, che ponevano tre diverse ipotesi: a) concorso totale della flotta austriaca, b) concorso parziale; c) rifiuto di concorso. In quest'ultimo caso, la Memoria n. 2, dell'inverno 1913, consi-

(14) Cfr. ten. vasc. d'Huart a ministro della Marina, Roma, 30 dicembre 1912, AMF, *BB*, 3, 126 g.

(15) Cfr. M. Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, Roma, USMM, 1969, p. 526-528; Id., *La frontiera nord-occidentale dall'Unità alla Grande Guerra*, Roma, SME-Ufficio Storico, 2005, p. 282.

derava con estremo pessimismo le prospettive della R. Marina: se la flotta austriaca non si fosse impegnata a fondo, "chi ci va di mezzo è l'Italia". Poteva essere anche ammirevole il sacrificio per difendere la patria, ma sarebbe stato assurdo per secondare la politica di altri, e – sebbene la questione esorbitasse dal campo navale per sconfinare in quello politico – bisognava pur dire che la politica dello Stato doveva trovarsi in armonia con le possibilità dello strumento militare marittimo. Se "il Paese, nella sua inconscia fiducia, ama di immaginare" dotata di una inesistente potenza la "propria potentissima Marina", sarebbe andato incontro a una catastrofica disillusione in un conflitto marittimo che avesse visto l'Italia sola contro Gran Bretagna e Francia: in tal caso "noi saremmo irremissibilmente schiacciati". In queste condizioni, si doveva scegliere tra due soluzioni: "O cambiare la Marina, mettendola in relazione alla politica: o cambiare la politica, mettendola in relazione con la Marina".(16)

Gli austriaci si impegnarono, e l'intesa fu raggiunta a Vienna il 23 giugno: ratificata con qualche perfezionamento a ottobre, dal 1° novembre 1913 entrò in vigore. Il gruppo di accordi comprendeva la "Convenzione per il Mediterraneo", la "Convenzione addizionale per il Mediterraneo" e un annesso – "Distribuzione delle forze marittime della Triplice per operazioni in comune" – valevole per il 1914. I punti principali possono essere riassunti come segue: al comando in capo per il 1914 era designato l'ammiraglio austriaco Anton Haus, lasciando impregiudicato il seguito: era una giusta contropartita per i rischi che la flotta di Vienna andava ad assumersi, e solo una sciovinista poteva trovar da ridire. Le migliori unità italiane e austriache, più la divisione germanica del Mediterraneo sarebbero state impegnate nel bacino occidentale, mentre la difesa del Canale d'Otranto e dell'Adriatico sarebbe stata affidata a unità italiane e austriache più obsolete. Italiani e austriaci si sarebbero incontrati nella zona di Messina, dove si sarebbe concentrato il nucleo della Regia Marina, pronto a intervenire ad est se la squadra austriaca fosse stata minacciata dalle forze britanniche di Malta. Successivamente le unità tripliciste riunite avrebbero condotto azioni comuni contro la flotta francese, i trasporti dall'Algeria e i porti avversari. Messina sarebbe stata la base delle forze italiane, Augusta di quelle austriache, Gaeta di quelle germaniche: la politica di guerra sarebbe stata offensiva, ed era resa possibile dal fatto nuovo

(16) AUSMM, 295/1, f. C N 4.

che la Marina austriaca usciva dall'Adriatico e si impegnava a fondo nel Tirreno e ad ovest, in un'area considerata fino ad allora il tipico teatro della guerra marittima italiana.(17)

Non ci si può nascondere che il programma di guerra, brillante fin che si vuole, fosse molto audace, probabilmente temerario. Tutto si fondava sull'attuazione di un meccanismo di snodi perfetti, geografici e temporali, per ottenere localmente la superiorità richiesta nei momenti desiderati. Poteva bastare un ritardo, un inconveniente, una iniziativa imprevista del nemico a mettere in crisi lo svolgimento delle operazioni. Va riconosciuto, peraltro, che l'avventuroso piano era il solo che potesse offrire probabilità di successo alle Marine tripliciste in Mediterraneo.

Le relazioni tra i soci dell'Alleanza miglioravano, e nel febbraio 1914 Pollio fu di nuovo disponibile a inviare sul Reno, in caso di guerra, la III Armata italiana.(18) Al tempo stesso, i rapporti fra Roma e le potenze dell'Intesa si raffreddarono, e anche il progetto di un'intesa mediterranea anglo-franco-italiana scadde di attualità e fu insabbiato. Le manovre navali previste per l'autunno avrebbero dovuto riprodurre una serie di azioni combinate delle flotte italiana e austriaca contro quella francese, contrasti diretti a eludere tentativi avversari di blocco e incursioni offensive nel Mediterraneo occidentale.(19)

Ma la crisi europea dell'estate 1914, lo scoppio della guerra e la proclamazione della neutralità italiana provocarono un aggiornamento *sine die* di quelle manovre, mentre in relazione alla politica di attesa scelta dal governo, la Regia Marina dislocava le sue forze, in conformità con lo stato di neutralità del Paese e nell'intento di suscitare le minime diffidenze possibili nelle due parti belligeranti, a Messina e a Taranto, così da non gravitare direttamente né sulla zona marittima adriatica, di primario interesse austriaco, né su quella mediterranea occidentale, di primario interesse francese.

---

(17) Vedi i verbali della Conferenza in Gabriele, *Le Convenzioni* ..., cit., p. 529-570; Id., "Origini della Convenzione navale italo-austro-germanica del 1913", *Rassegna Storica del Risorgimento*, LII, fasc. II-IV, luglio-dicembre 1965, p. 39.

(18) È tuttavia da osservare che, mentre l'impegno precedente la guerra libica concerneva un'armata composta da 5 corpi d'armata e 2 divisioni di cavalleria, l'offerta del 1914 si riferiva a un'armata che aveva solo 3 corpi d'armata e 2 divisioni di cavalleria.

(19) Ufficio Storico della R. Marina, *L'attività della R. Marina dalla guerra libica a quella italo-austriaca* (edizione riservata agli ufficiali), Roma, 1931, p. 178.

La situazione politica evolveva rapidamente. La comunicazione della neutralità italiana, il 3 agosto, fu accolta "con manifesta emozione" dalla Presidenza del governo francese; il presidente della Repubblica Viviani "ringraziò commosso ... [ed] espresse a nome Francia sensi viva riconoscenza", aggiungendo che "non sarà mai dimenticato atteggiamento preso dalla Nazione sorella nel gravissimo momento che Paese sta attraversando".(20) Le *avances* politiche dell'Intesa cominciarono subito. I documenti degli archivi segreti russi pubblicati dal governo bolscevico fanno conoscere che già il 5 agosto Parigi era disposta a concedere all'Italia il Trentino e Valona nella sistemazione finale. Il giorno successivo Grey fece sapere che secondo Londra era necessario aggiungere Trieste, e il 10 francesi e britannici aderirono alla proposta del ministro degli Esteri russo, Sazonov, che indicava Trento, Trieste e Valona come compenso all'Italia se avesse acceduto all'Intesa.(21)

Intanto il conflitto andava avanti, e i francesi perdevano 300 000 uomini negli attacchi alla baionetta dell'estate – il piano dello S.M. parigino prevedeva soltanto l'*élan* – ma ritrovavano fiducia dopo il successo della Marna. A loro volta i tedeschi, dopo le esperienze dei primi mesi, si apprestavano ad elevare a 40 anni il limite di età anche per i militi della *Landsturm*, scontando la necessità di portare altri uomini al fronte.(22)

L'Italia era neutrale, ma quando venne l'autunno che avrebbe dovuto vedere le manovre navali dirette contro l'Intesa, il vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, capo di stato maggiore della Marina, aveva appena finito di redigere il primo studio compiuto sul tema di una guerra marittima contro l'Austria-Ungheria.(23) Il 30 ottobre marinai italiani sbarcavano nell'isolotto di Saseno, dinanzi a Valona, e il giorno di Natale in questa medesima città, seguiti il 28 dal 10° reggimento bersaglieri del col. Mosca: la vecchia aspirazione italiana a disporre di un piede a terra

---

(20) *DDI*, 5, II, doc. 31.

(21) Vedi "L'intervento dell'Italia nei documenti segreti dell'Intesa", Roma, *Rassegna Internazionale*, 1923, p. 2-5.

(22) M. Gabriele, *La frontiera nord-occidentale* ..., cit., p. 341.

(23) In settembre lo studio era pronto. Cfr. C. Manfroni, *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1914-1918*, 2ª ediz.,Bologna, Zanichelli, 1925, p. 30 sg.; USRM, *L'attività della R. Marina dalla guerra libica* ..., cit., p. 191-199; Id., *La Marina italiana nella Grande Guerra*, a cura di G. Almagià e A. Zoli, vol. I, Firenze, Vallecchi, 1935, p. 343 sg.

sulla sponda orientale del Canale d'Otranto aveva così una prima realizzazione.

Tra dicembre 1914 e febbraio 1915, le trattative con l'Austria si esaurirono, anche se solo il 3 marzo Sonnino avrebbe fatto comunicare a Grey il loro fallimento e il *memorandum* che aveva trasmesso il 16 febbraio all'ambasciatore Imperiali a Londra. Il *memorandum*, articolato in 16 punti, recava le condizioni italiane per un intervento a fianco dell'Intesa; il punto 3 recitava: "Sarà stipulata fin da ora una convenzione navale che assicuri all'Italia la cooperazione attiva e permanente della flotta anglo-francese fino alla distruzione della flotta austro-ungarica, o alla conclusione della pace". Fin dai primi contatti con i soci occidentali dell'Intesa, quindi, Roma aveva proposto l'esigenza di un accordo navale che stabilisse i termini dell'aiuto navale necessario per compensare gli svantaggi derivanti in Adriatico dalle ben diverse caratteristiche geografiche delle due sponde, che la R. Marina conosceva bene per averli sempre studiati, e con rinnovata, particolare attenzione dal 1908. Inoltre la conferma che non si trattava di rischi immaginari, era venuta dalle tristi esperienze della Marina francese nel "nido di vespe" adriatico durante i primi mesi del conflitto.(24)

Di tale assoluta necessità non si dimenticò Sonnino quando il 20 marzo ribadì a Parigi, Londra e Pietrogrado "le condizioni minime del nostro intervento, che sono in sintesi le seguenti: ... convenzione navale che ci assicuri la cooperazione anglo-francese nell'Adriatico". Quanto ai contenuti, la posizione della R. Marina, esplicita e chiara, venne riconfermata il 31 seguente al presidente del Consiglio Salandra dal capo di S.M. Thaon di Revel: "Mi è doveroso ancora affermare che, considerata la presente relatività di potenza della flotta italiana ed austriaca per compensare il notevole vantaggio bellico di questa rispetto a quella, derivante dalla maggiore capacità strategica delle sponde adriatiche orientali rispetto alle occidentali, sarà necessario un concorso attivo da parte degli alleati, costituito da almeno 24 cacciatorpediniere moderni e da sei navi di velocità assicurata non inferiore a 17 miglia, con armamento principale da 305 mm".(25)

---

(24) Il *memorandum* del 16 febbraio 1915 è in *DDI*, 5, II, doc. 816, il dispaccio del 3 marzo, *ibidem*, 5, III, doc. 4. Vedi, per la Marina francese in Adriatico, A. Thomazi, *La guerre navale en Adriatique*, Paris, Payot, 1925.

(25) *DDI*, 5, II, doc. 228.

Il 26 aprile, alle 15, venne firmato il patto di Londra. Lo stesso giorno Revel trasmise le istruzioni al cap. vasc. Mario Grassi, designato a trattare a Parigi la convenzione navale. Veniva in esse ripetuta la richiesta di fine marzo, concernente 6 navi da battaglia con armamento principale da 305 (possibilmente alcune monocalibre) e 24 cacciatorpediniere moderni capaci di 30 nodi, oltre a dragamine, motori per idrovolanti e "quelle siluranti minori (piccoli CT ed anche torpediniere) che si crederà opportuno aggregare al reparto per meglio garantirne la protezione contro i sommergibili". L'obiettivo definito "essenziale" era così definito: "Distruggere le forze navali nemiche, combattendole a oltranza ogni qualvolta se ne ha la possibilità": seguivano i criteri d'impiego, collegati al piano operativo che aveva allora la R. Marina, e l'indicazione delle basi cui avrebbero dovuto far riferimento francesi e britannici. Al comandante della flotta italiana sarebbe logicamente spettato il comando superiore in Adriatico.(26)

A fine 1914 il capo di stato maggiore aveva riesaminato lo studio del settembre precedente relativo alla guerra contro l'Austria-Ungheria; il nuovo documento era pronto il 5 gennaio 1915 e teneva conto delle nuove prospettive aperte dai sommergibili e dalle mine, specialmente nel ristretto bacino adriatico; si poteva prevedere cha la squadra austriaca restasse coperta a Pola e ne uscisse solo per azioni diversive o tendenti ad attirare grandi unità italiane sulle mine. Era considerato possibile anche un attacco dal mare a Venezia, che avrebbe dovuto difendersi da sola e reagire con siluranti e sommergibili. Cresceva quindi l'importanza di Brindisi, cui si pensava allora di affiancare una seconda base nell'isola di Curzola o nella penisola di Sabbioncello, al fine di controllare Cattaro; il progresso dei lavori a Brindisi, però, indusse il 3 marzo a non ritenere più necessario lo sbarco a Curzola e Sabbioncello: nella memoria del 5 aprile diretta al duca degli Abruzzi, comandante superiore della flotta, Revel gli indicava infatti come base principale più conveniente in Adriatico Brindisi, che avrebbe evitato i problemi dello sbarco e del mantenimento dell'occupazione in territorio nemico. Ma le autorità militari terrestri chiedevano un sostegno dal mare per l'ala destra dell'Esercito che avrebbe marciato lungo la costa, e così il 14 aprile il capo di stato maggiore, scrivendo di nuovo al duca, rilevava che la divisione *Sardegna*, designata allo scopo, poteva rischiare molto se non fosse stata protetta da eventuali sortite del

(26) AUSMM, b. 356, f. 1.

Il presidente del Consiglio Antonio Salandra, al quale la R. Marina prospettò le necessità minime per un intervento italiano sul mare: concorso attivo da parte degli alleati, con almeno 24 cacciatorpediniere moderni e 6 unità con armamento principale da 305 mm. (Fototeca USMM)

grosso nemico da Pola; veniva quindi prospettata, "qualunque siano i rischi e le difficoltà dell'impresa", un'avanzata generale della flotta a nord, intorno al 15° giorno di guerra, se prima l'avversario non avesse cercato la battaglia.(27)

Intanto a Parigi il comandante Grassi, che era partito il 27 da Roma senza conoscere esattamente i termini del patto di Londra, incontrava alcune difficoltà: fu il ministro della Guerra francese che gli fece sapere della data del 26 maggio entro cui, improrogabilmente, l'Italia avrebbe dovuto entrare in guerra; premuti dai militari, i suoi interlocutori francesi insistevano continuamente affinché prendesse impegni in proposito, e sconsolatamente Grassi concluse che "si trattava perciò non più di pretendere ma di ottenere di buona grazia". Era in effetti evidente che da parte italiana la discussione non poteva più essere condotta da una posizione di forza, dal momento che era già stato stabilito l'ultimo giorno valido per l'entrata in campagna, e si era quindi già concesso quanto di più importante avrebbe potuto essere contrattato sul piano militare.

In assenza dei delegati britannici, non ancora giunti nella *Ville Lumière*, il sabato 1° maggio Grassi ebbe dai francesi le prime riserve sul piano

(27) M. Gabriele, G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, USMM, 1982, p. 257 sg.

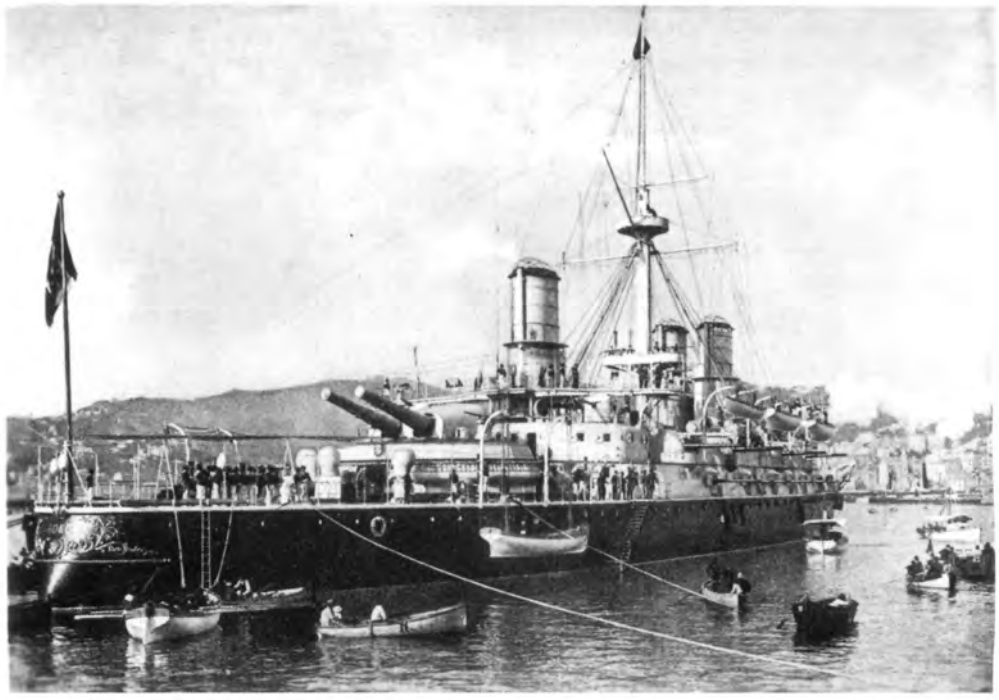
Il vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, capo di stato maggiore della Marina, che nell'autunno 1914 – che avrebbe dovuto vedere le manovre navali dirette contro l'Intesa – aveva appena finito di redigere il primo studio compiuto sul tema di una guerra marittima contro l'Austria-Ungheria. (Fototeca USMM)

dell'avanzata navale verso l'Adriatico settentrionale, ritenuto pericoloso: il 2, anche i britannici bocciarono il piano. L'ufficiale italiano chiese otto unità di grosso calibro, e anche qui vi furono difficoltà: i francesi non volevano andare sotto comando italiano e preferivano una collaborazione delle flotte, i britannici parevano più disponibili e accennavano a quattro grosse unità e incrociatori, che però sarebbero venuti solo dopo conclusa la vicenda dei Dardanelli. Facevano però osservare che in febbraio e in marzo si era parlato di "cooperazione" e "concorso" navale, non di "rinforzo" alla flotta italiana: di questo passo l'intervento italiano si sarebbe trasformato per gli alleati, in campo navale, non in un aiuto, ma in un onere.

Per la verità, non c'era da stupirsi dei contrasti. Per l'Italia la guerra adriatica rappresentava la totalità dell'interesse operativo navale, mentre così non era per francesi e britannici, i quali consideravano l'Adriatico un teatro marittimo periferico e di scarso interesse, i cui problemi si potevano affrontare senza un impegno a fondo. Quanto poi al sostegno dal mare all'ala marciante dell'Esercito che avrebbe dovuto puntare su Trieste – un piano definito "suicida" – essi dichiararono senza perifrasi che non avrebbero seguito gli italiani su quella strada. Riconoscevano loro la libertà di impiegare come volevano la propria Marina, pur non mancando di osservare – scrisse il comandante Grassi nella sua relazione – "che una perdita nostra non comportava solo un danno nostro ma per tutti gli altri i quali si sarebbero trovati nell'obbligo di mandare rinforzi, ciò che, data

l'estensione del conflitto e la sua durata, essi si trovavano nell'impossibilità di fare"; nel merito, poi, criticavano l'idea d'impegnare il grosso della flotta in un compito per il quale sarebbero bastati gli incrociatori, con i loro cannoni da 120 e da 152.

Neanche le altre richieste piacevano agli alleati, quantità e qualità del loro concorso navale e comando in Adriatico agli italiani. Poiché i britannici premettevano, senza alcuna obiezione francese, "di non poter nulla fino alla fine dei Dardanelli, ne veniva la conseguenza che per noi l'aiuto doveva essere esclusivamente francese. I francesi si dichiararono subito pronti a coadiuvare con noi con tutte le loro forze navali, ripetendo più volte che non poche unità ma l'intera squadra essi erano pronti a mettere in aiuto alla nostra, ma naturalmente data la loro superiorità bellica e per il fatto che essi si trovavano già in Adriatico da nove mesi contro lo stesso nemico si riservavano di avere il comando supremo". Grassi fece chiedere dal ministro della Marina ai delegati britannici se erano "disposti a mettere



L'anziana nave da battaglia *Sardegna*, classe "Re Umberto", entrata in servizio nel febbraio 1895, nave ammiraglia della Divisione d'Albania (dal maggio 1915, Divisione Speciale). (Fototeca USMM)

a disposizione degli italiani qualche loro nave; gli inglesi risposero affermativamente con gran meraviglia dei francesi sempre con la clausola però della fine delle operazioni dei Dardanelli. Però ... mi avvertirono in via privata che avendo essi riconosciuto il comando supremo in Mediterraneo ai francesi sarebbe stato difficile per loro sostenere di mettere a nostra disposizione le navi senza il beneplacito francese, quindi la conferenza si svolse ancora sulle basi delle precedenti circa il comando supremo".(28)

Revel si accinse a una dimostrazione di buona volontà, telegrafando a Grassi, la sera del 3 maggio, riconoscendo i pericoli dell'avanzata marittima, e aderendo all'idea "che essa non sia tassativamente stabilita nel piano di operazioni", con riserva di effettuarla "se e quando le circostanze lo consentiranno previ opportuni accordi con gli alleati". In cambio di tale rinuncia chiedeva però "largo concorso siluranti sommergibili alleati per blocco basi marittime avversarie"; la Marina italiana avrebbe bloccato Pola, operazione che andava fatta "molto efficacemente" perché fino a quando il grosso italiano fosse rimasto nell'Adriatico meridionale, la flotta nemica avrebbe potuto operare al nord avendo la ritirata sicura su Pola. Il blocco sarebbe stato appoggiato da crociere temporanee di esploratori e incrociatori per distruggere installazioni costiere del nemico e prevenire sue incursioni sul litorale italiano. "Per deferenza Comandante in Capo Armata francese non ho difficoltà che egli conservi comando diretto suoi reparti operanti Adriatico regolando l'azione di essi di concerto con Comandante in Capo italiano. Sta bene concessione 4 grosse navi e incrociatori inglesi dopo azione Dardanelli. Procuri chiarire quando presumibilmente si avranno". E sollecitava l'immediata concessione, subito dopo la firma della Convenzione, di "naviglio sottile, dragamine, idroplani inglesi nella maggiore quantità possibile alle dirette dipendenze Comandante in Capo italiano". Il cap. vasc. Grassi, però, restava sempre vincolato alla disposizione precisa che il vice ammiraglio gli aveva trasmesso il 2 maggio: "... Accordi saranno definitivi solamente dopo mia approvazione".

---

(28) Nella sua relazione, Grassi affermava che benché quella prima stesura della Convenzione "non rappresentasse l'ideale, si era così già ottenuto un gran passo": gli inglesi si preparavano a dare un aiuto, "il nostro piano per quanto riguardava la nostra flotta era a nostro arbitrio", e infine sarebbe bastato che il comandante italiano, invece di fare appello a tutta la seconda flotta, chiedesse soltanto "un aiuto parziale per assicurargli di rimanere sul campo come più elevato in grado". Vedi Almagià e Zoli, *op. cit.*, p. 428 sg.

Era stata una decisione opportuna, visto che il primo schema di Convenzione uscito dalla riunione del 4 maggio, lasciava insoddisfatto il capo di stato maggiore, anche se il suo delegato a Parigi, dopo le angustie delle sedute precedenti, non lo trovava tanto male. Il documento riaffermava che le flotte dei contraenti avrebbero cooperato "nel grande accordo", e che tutte le basi navali sarebbero state disponibili per gli alleati, i quali avrebbero costituito due flotte. La prima sarebbe stata composta da 12 cacciatorpediniere francesi, torpediniere, sommergibili, navi speciali e dragamine nella quantità possibile, come pure, se possibile, da idroplani; terminate l'esigenza dei Dardanelli sarebbero stati messi a disposizione anche quattro incrociatori leggeri britannici: tali unità sarebbero passate agli ordini del comandante in capo italiano, che avrebbe avuto l'iniziativa e la direzione generale delle operazioni eseguite da detta prima flotta in Adriatico. La seconda flotta, agli ordini del comandante in capo francese, sarebbe stata composta da navi da battaglia francesi, italiane non impegnate dal comandante italiano ed eventualmente da quattro navi da battaglia britanniche a Dardanelli conclusi; questa flotta sarebbe stata pronta a intervenire su appello del comandante italiano.

In conclusione, l'apporto di navi alleate veniva sensibilmente ridotto: il comandante italiano avrebbe avuto subito, in concreto, solo i dodici cacciatorpediniere francesi. Tutto il resto era nel vago, salvo la questione del comando superiore in Adriatico, per cui si profilava una soluzione pasticciata, foriera di ritardi, equivoci e nuove discussioni. Thaon di Revel telegrafò: "Ricevuto telegramma 6 GR del 4 maggio. Confermo mio ordine attendere firmare convenzione solamente dopo autorizzato da me".(29)

Il capo di S.M. era vivamente preoccupato. Il comandante Grassi gli scriveva di ritenere che i suoi interlocutori fossero "sinceri e animati della migliore buona volontà di essere più utili in tempo ed in luogo opportuno",(30) però la piega presa dagli avvenimenti e la lettura della prima proposta di Convenzione lo inducevano a considerare i risultati raggiunti non sufficienti per tutelare gli interessi della R. Marina. Anche ammettendo che l'opinione personale di Grassi fosse valida, essa lo sarebbe stata solo per quel momento: in un altro, con altri uomini e altre situazioni, unico punto di riferimento sarebbe stata la Convenzione. *Verba volant, scrip-*

(29) M. Gabriele, "La Convenzione mavale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915", estratto da *Nuova Antologia*, n. 1972-1973, aprile-maggio 1965, p. 16.

(30) USRM, *L'attività della R. Marina dalla guerra libica* ..., cit., p. 237.

ta manent: era quindi necessario che il testo finale dell'accordo recepisse più compiutamente le richieste italiane e che fosse redatto nel modo meno equivoco possibile. L'ammiraglio Revel preparò quindi un nuovo documento, intitolato "Promemoria circa trattative in corso per una convenzione militare navale con la Marina inglese e la Marina francese", destinato al ministro degli Esteri Sonnino, cui lo consegnò personalmente la sera del 5 maggio; una copia fu trasmessa al Re e un'altra al ministro della Marina, ammiraglio Leone Viale.

Il promemoria ripercorreva l'*iter* delle trattative, che si erano "svolte piuttosto laboriosamente e in modo non conforme al punto di vista della Marina italiana". Ricordato il tenore delle istruzioni iniziali date al comandante Grassi, veniva rilevata con chiarezza e con precisione la differenza quantitativa e qualitativa fra quanto era stato chiesto agli alleati e quanto essi erano disposti a concedere. Quanto all'idea della seconda flotta sotto comando francese pronta ad accorrere a sostegno di quella italiana, veniva osservato "che l'azione di essa sarà di ben scarsa utilità nei riguardi delle nostre operazioni marittime; perché queste si svolgono il più delle volte così rapidamente, e con circostanze così imprevedibili che ben poco affidamento si può fare sull'aiuto di reparti navali dei quali non si esercita il Comando diretto: il più delle volte essi giungerebbero troppo tardi nei paraggi ove la loro azione sarebbe necessaria".

La mancanza di un consistente rafforzamento di navi da battaglia metteva poi la flotta italiana, ove l'avversario avesse deciso di impegnare uno

L'ammiraglio Leone Viale, ministro della Marina dal 13 agosto 1914 al 24 settembre 1915, che, su sollecitazioni di Thaon di Revel, dovette ripetutamente intervenire presso il ministro degli Esteri Sidney Sonnino affinché fossero rispettate le clausole della convenzione militare navale con le Marine britannica e francese. (Fototeca USMM)

scontro risolutivo, nelle condizioni di dover sostenere da sola l'urto, con la prospettiva di ottenere tutt'al più una vittoria di Pirro: "Se pure riusciremo vittoriosi subiremo perdite gravissime. Nella migliore ipotesi per noi conseguiremo bensì il dominio dell'Adriatico ma dopo ci troveremo quasi senza Flotta: ciò non avrebbe grande importanza per l'ulteriore andamento delle operazioni militari in terra e in mare purché – s'intende – riuscissimo a distruggere completamente la flotta austriaca; ma avrà in seguito grandissima importanza politica, perché – a prescindere dall'Inghilterra con la quale non potremo mai competere in mare – la Francia avrà una superiorità marittima schiacciante, e la farà certo valere a vantaggio dei suoi interessi e contrariamente ai nostri,(31) quando si discuterà il nuovo assetto politico: ci troveremo anche male di fronte alla Grecia, se questa riuscirà a conservare intatta la sua flotta". Ecco perché erano state richieste sei "buone navi da battaglia" e "un poderoso concorso di cacciatorpediniere e in genere di siluranti e naviglio leggiero" per il controllo dell'Adriatico senza esporre troppo le unità maggiori.

Il punto dolente era che gli alleati non si rendevano "esatta ragione dell'importanza che ha nell'economia generale della guerra una energica azione navale in Adriatico, intesa ad acquistarne al più presto il dominio sia pure con le limitazioni e la prudenza necessarie". Gli alleati non avevano molto da fare in Mediterraneo, a parte l'avventura dei Dardanelli, e bastava loro "costringere gli austriaci a non oltrepassare il canale di Otranto", senza contendere quel bacino chiuso, ma con l'intervento dell'Italia, quell'obiettivo non bastava più. Era "quistione di somma importanza politica e militare conseguire il dominio effettivo di quel mare, per facilitare le operazioni del nostro Esercito, per evitare la devastazione del nostro litorale – esposto dal Gargano a Venezia a qualsiasi colpo di mano del nemico – ed anche per ragioni morali che esercitano anch'esse talora notevole influenza sull'andamento delle operazioni di guerra". Del resto, tutto ciò che favoriva l'azione militare degli italiani giovava "al buon andamento della guerra in genere e quindi all'obiettivo" dell'intera coalizione. Ribadiva quindi la richiesta "di alcune buone corazzate, molti cacciatorpediniere e siluranti in genere", da porre "alla diretta dipendenza del Comandante in Capo dell'Armata italiana", tanto più che questa avrebbe sempre impegnato una forza superiore a quella dei reparti alleati aggre-

(31) Cfr., in proposito, F. Le Moal, *La France et l'Italie dans les Balkans 1914-1919. Le contentieux adriatique*, Paris, L'Harmattan, 2006, *passim*.

gati. "L'unità di Comando è indispensabile per assicurare il successo della guerra in genere e nella guerra marittima in ispecie ed ovvie ragioni politiche impongono di stabilire le cose in modo che, se successi si riporteranno in Adriatico, questi sieno conseguiti sotto il Comando in Capo di un nostro Ammiraglio, il quale fortunatamente è un Principe di casa Savoia, Non bisogna che la storia registri che il disastro di Lissa è stato cancellato da un Capo straniero".

La rilevanza della questione era tale che il capo di S.M. della R. Marina non poteva considerare superabili le proprie obiezioni, al punto che, se non avessero trovato accoglimento, avrebbe preferito rinunciare all'aiuto alleato: "Qualora non si riuscisse ad ottenere che lo schema di Convenzione tuttora in discussione sia modificato nel senso suesposto, ritengo preferibile rinunziare a concluderla; e contare essenzialmente sulla nostra Armata qualora l'Italia dovesse prendere le armi. S'intende che allora le useremo con la prudenza necessaria per evitare insuccessi e soprattutto di rimanere senza Squadra; ed in conseguenza l'efficienza del nostro dominio in Adriatico risulterà assai limitata, e pure limitato sarà l'aiuto che dal mare potremo dare all'avanzata del nostro Esercito".(32)

Era un momento difficile per la Marina, la quale aveva prima di tutto bisogno di conoscere "con certezza" se avrebbe potuto contare su rinforzi navali alleati e quali, in relazione ai piani navali che aveva in programma. L'ammiraglio Revel, nel medesimo giorno 5 maggio in cui aveva redatto e consegnato il promemoria al ministro degli Esteri, lo incalzò con una seconda missiva, nella quale ricordava di aver fatto conto sull'aiuto britannico, e che il primo lord navale, Fisher, si era mostrato aperto verso gli italiani, dando loro il codice dei segnali e delle comunicazioni comuni anglo-franco-russo perché fosse tradotto in italiano. Ciò lo faceva dubitare che il delegato della *Royal Navy* a Parigi non avesse interpretato bene gli intendimenti dell'Ammiragliato, e chiedeva a Sonnino di trasmettere a Londra un telegramma per l'addetto navale Villarey, nel quale lo informava degli sviluppi insoddisfacenti delle trattative di Parigi, e poiché a Roma si era contato tanto sull'aiuto britannico, gli ordinava di chiedere che detto aiuto fosse concesso "subito in congrua misura, non potendosi attendere fine operazione Dardanelli per iniziare energica azione in Adriatico".(33)

---

(32) *DDI*, 5, III, doc. 577.
(33) *DDI*, 5, III, doc. 578.

Il vice ammiraglio Luigi di Savoia, duca degli Abruzzi, comandante in capo dell'Armata navale. (Fototeca USMM)

Nella relazione finale Grassi si sofferma sui risultati della prima fase, osservando che il contenuto della proposta che ne era sortita poteva apparire "più o meno attendibile a seconda dell'impressione personale circa l'entità dei fatti denunziati e la fiducia che si ripone in chi li espone. Per conto mio mi ero fatto la convinzione che essi [i delegati alleati. N.d.a.] fossero sinceri ed animati dalla migliore volontà di essere più utili in tempo ed in luogo opportuno. Ma specialmente per chi tale fiducia non condivide le espressioni del primo testo non sembravano abbastanza sicure". Richiama poi alcuni aspetti controversi: l'intervento di una flotta sotto comando francese avrebbe fatto risollevare il problema del comando in Adriatico; la clausola della fine delle operazioni nei Dardanelli, cui era sottoposto l'aiuto inglese, lo rendeva incerto nel tempo. E c'era poi "la questione dell'andata al Nord, che nessuno voleva e venne anche il 1° Lord dell'Ammiragliato Churchill che prese parte ad una conferenza per spiegare l'assurdità di tale piano e la convenienza invece di aver molti sottomarini, dragamine, *chalutiers*, ecc., per parare i colpi delle mine e dei sottomarini ... Fu allora che venne detta la frase che se si potesse converrebbe vendere tre *dreadnoughts* per acquistare sottomarini, che così si vincerebbe la guerra!".(34)

Sonnino si mosse subito sul piano diplomatico, informando gli ambasciatori a Londra, Imperiali, e a Parigi, Tittoni, che le trattative per l'accordo navale non procedevano bene. Trasmetteva il *memorandum* Revel

(34) Relazione Grassi, in Almagià e Zoli, *op. cit.*, p. 430 sg.

e dava disposizione di intervenire preso i due governi alleati affinché le istruzioni date ai loro delegati fossero "ben diverse da quelle date sinora, perché se si mantenessero i punti esposti sin qui, *non sarebbe possibile concludere la Convenzione marittima. Con ciò si verrebbe ad infirmare l'intero Accordo di Londra* [cors. agg.]".(35)

L'azione italiana suscitò impressione e preoccupazione nelle capitali alleate. Da Londra Imperiali trasmise, il 7 maggio, la risposta di Villarey: Churchill era a Parigi e sarebbe tornato solo il 9, ma Fisher assicurò che l'uomo politico avrebbe premuto sul governo francese per sbloccare la situazione e risolverla positivamente. "Fisher disse subito essere ovvio che noi dobbiamo avere il Comando supremo in Adriatico, e negli stessi termini si espresse Oliver, capo di S.M. ... le navi inglesi sarebbero probabilmente i due Nelson i due Triumph e quattro incrociatori tipo Dartmouth".(36)

Intanto Grassi, a Parigi, aveva ricevuto nuove istruzioni, e, con l'appoggio britannico, aveva proposto che le quattro corazzate britanniche che avrebbero dovuto entrare a far parte della seconda flotta alleata sotto comando francese, passassero invece alla prima flotta sotto comando italiano. Restava il problema dei tempi, poiché queste unità erano al momento impegnate nei Dardanelli, ma il delegato britannico suggerì di sostituirle con altrettante corazzate francesi su quel teatro, ciò che avrebbe consentito di porle senza indugi a disposizione degli italiani.(37) Ne riferì Tittoni l'8 sera, rispondendo al ministro degli Esteri e facendo il punto circa l'evoluzione delle trattative: "In seguito ad intelligenze private col

---

(35) Il capo di S.M. della Marina – faceva presente il ministro degli Esteri agli ambasciatori – riteneva "in piena coscienza" che gli alleati avrebbero potuto concedere anche il massimo delle richieste italiane "senza con ciò pregiudicare le loro operazioni ai Dardanelli"; ci si chiedeva allora se "il concorso tanto inadeguato offertoci da Francia e Inghilterra, oltre a non corrispondere per niente all'art. 3 dell'Accordo di Londra, sia mosso dal segreto pensiero di non giungere all'annichilimento della squadra austro-ungarica, mentre si vedrebbe senza troppo dispiacere un indebolimento anche grave delle nostre forze", e non ci si nascondeva che, restando soli o quasi a combattere quella guerra marittima, "anche in caso di fortunata vittoria, questa non potrebbe avvenire se non con nostre gravissime perdite che renderebbero per i prossimi anni di un'efficienza quasi nulla la nostra Marina da guerra". *DDI*, 5, III, doc. 596.

(36) *DDI*, 5, III, doc. 606.

(37) Venivano chieste 4 navi da battaglia, di cui 2 *Dreadnought* e 2 tipi "Nelson" o "Danton", 12 cacciatorpediniere, 3 esploratori, 5 sommergibili, 12 dragamine e 6 idrovolanti.

delegato inglese, intese risolvere difficoltà insormontabili con francesi, il comandante Grassi mediante l'appoggio inglese ha ottenuto nella conferenza ufficiale odierna che gli articoli due e quattro venissero ... modificati". All'art. 2 venivano aggiunti i seguenti punti, che venivano incontro alle richieste italiane:

"d) quattro incrociatori leggeri inglesi che raggiungeranno la prima flotta alleata appena saranno numericamente rimpiazzati da quattro incrociatori francesi ai Dardanelli;

e) una divisione di quattro corazzate inglesi a disposizione del Comando in Capo la flotta italiana".

Dall'art. 4 veniva eliminata la frase "ed eventualmente dopo fine operazioni nei Dardanelli delle quattro corazzate inglesi".(38)

Era stato compiuto un notevole passo in avanti. Sonnino trasmise a Tittoni, la sera del 9 maggio 1915, una comunicazione del capo di S.M. della Marina. Revel valutava che con le riportate varianti all'art. 2 si era ottenuto il concorso minimo richiesto e lo si poteva ritenere sufficiente. Era però necessario che le quattro corazzate e i quattro incrociatori britannici fossero pronti "ad entrare in azione insieme alla nostra Armata, *immediatamente dopo l'apertura delle ostilità*". Si stabilisse inoltre, con un allegato alla Convenzione, che "*immediatamente dopo la firma di essa*", gli idrovolanti francesi venissero spediti a Venezia insieme a meccanici ed equipaggi, e che le unità francesi e britanniche di rinforzo alla flotta italiana si concentrassero a Malta.

Quanto alla seconda flotta sotto comando francese (Tittoni aveva scritto: "Grossa squadra francese pronta fin da ora venire Taranto primo cenno nostro Comandante flotta") era invece opportuno che non venisse subito a intasare Taranto, ma raggiungesse la base pugliese solo in un secondo momento, quando fosse stata decisa l'avanzata a nord della flotta italiana. Prendendo atto della "graziosa offerta" francese, il comandante in capo italiano, se avesse ritenuta utile la presenza della seconda flotta a Taranto, ne avrebbe avvertito l'omologo francese, "comunicandogli di quante corazzate converrà che sia composta per evitare un eccessivo agglomeramento di navi in quella base". Quando tutto quanto sopra esposto fosse chiaramente risultato "in un chiaro ed esplicito impegno scritto nell'accordo", l'ammiraglio Revel ne avrebbe autorizzato la firma.(39)

---

(38) *DDI*, 5, III, doc. 622.

(39) *DDI*, 5, III, doc. 637.

Veduta aerea della base navale di Taranto, che ebbe particolare importanza per la dislocazione delle forze navali dell'Intesa nei giorni immediatamente precedenti l'entrata in guerra dell'Italia. (Fototeca USMM)

Sembra il caso di ricordare che fin dalla trasmissione delle prime istruzioni a Grassi, il capo di S.M. della Marina aveva avuto la cura di informare, tramite il ministro Viale, il comandante delle forze operanti, e che il duca degli Abruzzi, rispondendo il 30 aprile alla lettera di Viale del 27, aveva concordato sui criteri che gli erano stati esposti.(40)

La penultima seduta della Conferenza di Parigi fu decisiva ai fini dell'accordo. Grassi, giustificando la richiesta con il pericolo che la flotta italiana fosse attaccata improvvisamente dal nemico, che partiva da una base strategica favorevole, ottenne senza troppe difficoltà le quattro corazzate (delle migliori, escluse le *dreadnought*) e i quattro incrociatori britannici (i più veloci), che sarebbero stati rimpiazzati ai Dardanelli ("di toccare il

(40) Vedi la lettera del ministro Viale al vice ammiraglio Luigi di Savoia del 27 aprile in AUSMM, b. 423, f. 2, dove si trova pure la corrispondenza successiva tra il duca degli Abruzzi e Revel.

Mare del Nord era inutile pensare") da unità francesi. Il comandante in capo della R. Marina avrebbe avuto l'iniziativa e la direzione delle operazioni in Adriatico. Poiché da parte italiana non venivano proposte ulteriori precisazioni, l'accordo poteva dirsi raggiunto. Alla Convenzione sarebbe stato allegato un apposito codicillo per indicare specificatamente dislocazioni e tempi d'arrivo dei mezzi navali e aerei destinati a rinforzare la flotta italiana. Avendo infine Grassi richiamata l'eventualità che il nemico tentasse "qualche colpo improvviso ... contro Brindisi o Taranto prima dell'arrivo dei rinforzi a noi destinati", furono emanati ordini per un intervento a difesa della squadra francese già in zona sul piede di guerra.(41)

Convenzione e codicillo furono firmati a Parigi il 10 maggio 1915, alle ore 15, dai delegati navali italiano (cap. vasc. Grassi), francese (vice ammiraglio de Jonquières) e britannico (ammiraglio Jackson). La Convenzione, fatto riferimento nel preambolo all'art. 3 del patto di Londra, si estendeva per 7 articoli: il 1° affermava il principio della cooperazione tra le flotte alleate; il 2° specificava i concorso del naviglio alleato alla flotta sotto comando italiano; il 3° riconosceva la competenza italiana a dirigere le operazioni in Adriatico della flotta predetta; il 4° concerneva la costituzione della seconda flotta sotto comando francese; il 5° regolava l'uso delle basi per le due flotte; il 6° precisava che, per mantenere sempre nettamente superiore all'avversaria la potenza marittima dell'Intesa, il concorso alleato sarebbe durato fino a quando in Adriatico fossero esistite forze navali nemiche; il 7° regolava gli scambi di piani, informazioni, segnali, ufficiali tra le due flotte: quanto ai rapporti fra i due comandanti in capo, il dettato dell'articolo era molto sfumato, non stabilendo se il comandante generale del Mediterraneo (francese) dovesse essere considerato superiore di quello dell'Adriatico (italiano), o viceversa se l'autorità di questi, nel mare di sua competenza, fosse in ogni caso prevalente.(42) Il codicillo esecutivo allegato recava 8 articoli: il 1° precisava che i cacciatorpediniere francesi sarebbero stati 6 a carbone e 6 a nafta; il 2° che i sommergibili francesi in Adriatico sarebbero stati almeno 6; il 3° che i cacciatorpediniere e sommergibili predetti sarebbero stati disponibili su richiesta del comandante in capo italiano a quello francese; il 4° e il 5° riguardavano il rimpiazzo degli incrociatori britannici ai Dardanelli con altrettanti

(41) Relazione Grassi, in Almagià e Zoli, *op. cit.*, p. 433.

(42) Cfr. C. Manfroni, *I nostri alleati navali. Ricordi della guerra adriatica 1915-1918*, Milano, Mondadori, 1927, *passim*.

francesi; il 6° e il 7° lo stesso argomento per le corazzate (quelle francesi ai Dardanelli sarebbero state portate appena possibile a 6); l'8° stabiliva che una squadriglia di 6 idrovolanti francesi sarebbe stata avviata quanto prima a Modane e a Venezia.(43)

Il cap. vasc. Grassi era soddisfatto per come si era concluso il negoziato; riportiamo la parte finale della sua relazione: "Mentre le trattative si aprivano con intendimenti da parte degli inglesi di voler un aiuto dai francesi e di dare nulla a noi, e da parte dei francesi di darci il concorso della loro intera flotta ma dirigere la campagna (ciò che era pur sempre nel *memorandum* di Londra), ho ottenuto che otto navi inglesi, dodici caccia francesi, 6 sottomarini, 6 avvisi dragamine, *chalutiers*, siano messi ad esclusiva disposizione del comandante della flotta italiana in un tempo relativamente breve e che la squadra francese sia pronta a venire in nostro aiuto se chiamata, ma intanto rimanga in disparte. Non credo fosse possibile, dati i termini del problema, ottenere di più. Certo, si sarebbe ottenuto quanto si voleva se vi fosse stata anche per la Marina una clausola come per l'Esercito che avesse suonato così: in una Convenzione navale sarà stabilito il *minimum* delle forze navali che Inghilterra e Francia debbono mettere a disposizione dell'Italia fino alla distruzione della squadra austriaca, ecc. ... e se l'entrata in campagna fosse stata datata dalla firma delle Convenzioni militari".(44)

L'autorizzazione a firmare al delegato italiano Grassi era stata data dall'ambasciatore Tittoni, che la sera stessa ne informò Sonnino, chiarendo che la "grossa" squadra francese di cui al precedente suo dispaccio dell'8 sarebbe venuta a Taranto solo se chiamata: se la sua presenza avesse "a recarci imbarazzi, ... noi non la chiameremo e quindi non verrà"; detta forza navale, comunque, sarebbe stata pronta per combattere il nemico, se avesse attaccato la flotta italiana prima dell'arrivo dei britannici. Nella prima parte del telegramma dell'ambasciatore, però, c'erano un paio di affermazioni che fecero insorgere nell'animo dell'ammiraglio Revel qualche nuova perplessità: vi si diceva infatti; "Circa le navi inglesi, non potendosi, come ben si comprende, sospendere le azioni dei Dardanelli, ed i dieci mesi di guerra avendo grandemente ridotta la potenzialità delle forze, non potranno essere a nostra disposizione che allorquando saranno sostituite

---

(43) I testi sono riportati in *DDI*, 5, III, doc. 644, oltre che in Thomazi, *cit.*, p. 82-85; USRM, *L'attività della R. Marina dalla guerra libica* ...., cit., p. 239-242; ecc.

(44) Relazione Grassi, in Almagià e Zoli, *cit.*, p. 434.

da altrettante francesi"; inoltre, i nomi delle navi che dovevano venire di rinforzo agli italiani non erano stati specificati "volendo tener conto delle avarie che potessero verificarsi nel frattempo".(45) In realtà, l'autore del dispaccio intendeva solo spiegare perché unità francesi erano chiamate a sostituire ai Dardanelli quelle britanniche destinate a rinforzare la flotta italiana, e perché non veniva fornito l'elenco dei nomi di queste corazzate, ma l'effetto a Roma fu diverso.

L'11 maggio Revel si rivolse di nuovo a Sonnino, facendogli notare che non tutto corrispondeva esattamente alle richieste ultimative del 9 maggio: pareva potesse proporsi un problema di tempi quando era stato chiaro l'intendimento italiano di avere i rinforzi navali britannici "al più presto, anche prima della dichiarazione ufficiale di guerra fra l'Italia e l'Austria". Osservava poi che solo ora si veniva a sapere che la squadra britannica dei Dardanelli, da cui i rinforzi dovevano venire, "ha già subito rudi prove ed è da tempo soggetta ad un servizio molto attivo, sicché non può farsi completo affidamento sull'efficienza dei loro apparati motori". L'operazione dei Dardanelli era lontana dalla sua conclusione, e le squadre alleate potevano subire altre perdite prima di allora, e poiché da vari indizi (il dispaccio di Tittoni, diverse dichiarazioni degli interlocutori di Grassi) risultava che le flotte francese e britannica erano meno potenti di quanto si riteneva, esse ci avrebbero dato quel che potevano. Ma in tal caso, come avrebbero potuto fornire alla Marina italiana quel "concorso attivo e permanente" previsto dal patto di Londra? "Molto probabilmente ... queste Marine hanno subito perdite notevolmente superiori a quelle ufficialmente comunicate, specie in fatto di naviglio leggero e silurante", rendendo tali Marine meno temibili di quanto "si potrebbe a primo aspetto ritenere". La conclusione del capo di S.M. era pesante: "Ignoro se la Convenzione politica conclusa con Francia ed Inghilterra impegni tassativamente l'Italia a prendere le armi, ed in questo caso le considerazioni suesposte non avrebbero evidentemente alcun valore; ma se così non fosse, parmi che, prima di decidersi ad un'impresa dalla quale possono essere decise le sorti del Paese, sia opportuno considerare le possibili conseguenze dello stato di cose che ho avuto l'onore di prospettare a V.E.".(46)

Il ministro degli Esteri, alle 22 del medesimo giorno 11, telegrafò all'ambasciatore Tittoni, riportandogli le osservazioni dell'ammiraglio Revel

(45) *DDI*, 5, III, doc. 647.
(46) *DDI*, 5, III, doc. 656.

circa l'incertezza dei tempi del raduno a Malta delle otto unità britanniche (4 navi da battaglia e 4 incrociatori) in arrivo dai Dardanelli insieme ai dodici cacciatorpediniere francesi, quando sarebbe stato necessario averli pronti per recarsi a Brindisi o altrove appena ricevuto dal comandante in capo italiano l'ordine, che poteva essere emanato anche prima della dichiarazione di guerra. Poiché invece la possibilità di avere concretamente in linea le unità alleate era "subordinata alla disponibilità che se ne avrà in dipendenza di avarie, viene a mancare la garanzia di averle al momento opportuno pronte in buona efficienza. Per conseguenza non essendo chiaramente soddisfatte condizioni chiaramente esposte ai n. 2 e 3 del telegramma n. 349/118 Riservato Speciale del Ministro degli Esteri(47) non posso approvare la firma apposta alla Convenzione dal Comandante Grassi e ne autorizzo la firma solamente quando siano assicurate le sopradette condizioni".(48)

È necessaria qualche osservazione su questo dispaccio. Sonnino trasmise a Tittoni il testo virgolettato di un telegramma che Revel gli avrebbe inviato l'11 maggio, dopo il promemoria in pari data di cui si è dato conto più sopra e prima delle 22, ora in cui il dispaccio predetto partì per Parigi. Ma nel promemoria Revel non era stato così drastico da sconfessare addirittura la firma apposta dal delegato italiano: aveva scritto, anzi, che, pur non corrispondendo esattamente i termini della Convenzione e del codicillo alle indicazioni italiane del 9 maggio, "riconosco che le differenze non sono sostanziali, e riguardano questioni secondarie le quali non possono influire notevolmente sull'andamento di una eventuale campagna di guerra in Adriatico: bisognerà tenere una condotta prudentemente temporeggiatrice e rinunziare a qualsiasi azione oltre al parallelo del Gargano, fino a quando i rinforzi non saranno completamente disponibili e il loro impiego sarà stato convenientemente organizzato". E allora? Parrebbe si possa concludere con una delle seguenti ipotesi: o Revel, forse anche irritato per l'autorizzazione che Tittoni aveva dato a Grassi, ritenne opportuno drammatizzare, inviando al ministro degli Esteri un nuovo telegramma (esistente in questo caso il documento nell'Archivio degli Esteri, pur se non pubblicato nei DDI); oppure fu Sonnino che volle drammatizzare, riassumendo la prima parte del promemoria e aggiungendovi la sconfessione della firma.

---

(47) Il riferimento è a *DDI*, 5, III, doc. 637, già citato.
(48) *DDI*, 5, III, doc. 662.

Intanto l'ambasciatore a Parigi, ignaro di queste reazioni, lo stesso giorno 11 maggio aveva trasmesso a Roma un altro telegramma che incrociò quello di Sonnino. Vi confermava il positivo intervento dell'ammiraglio britannico Jackson, "il quale ha dichiarato che ben volentieri avrebbe posto le navi inglesi agli ordini di S.A.R. il Duca degli Abruzzi, sostituendole alle navi francesi che dovevano operare nell'Adriatico e che il Ministro della Marina francese Augagneur voleva fossero comandate dall'Ammiraglio Boué de Lapeyrère al quale pretendeva anche che fosse dato il comando dell'intera flotta franco-italiana. Di questa esorbitante ed inammissibile pretesa il Signor Augagneur non aveva prevenuto i suoi colleghi di Gabinetto, tanto che ieri Delcassé, apprendendolo da me, se ne mostrò grandemente meravigliato".(49)

Ricevuto il telegramma di Sonnino dell'11 sera, di cui si è discorso sopra, Tittoni era in grado di dissipare le tenaci diffidenze di Roma, rispondendo con un nuovo esauriente dispaccio del 12 sera, nel quale dava notizia delle misure di attuazione in corso: "Assicurazioni avute dal Comandante Grassi dal Capo di Stato Maggiore francese informano ordi-

---

(49) Non è privo di interesse il ritratto che l'ambasciatore italiano fece di questo ministro della Marina, che in tempo di guerra non si peritava di tenere all'oscuro il suo collega degli Esteri, Théophile Delcassé, degli atteggiamenti arroganti che assumeva nei confronti di un alleato: "Il Signor Augagneur, deputato di Lione, appartiene alla frazione radicale socialista della Camera nella quale ha molta influenza. Fu già sindaco di Lione e Governatore di Madagascar. Ritiratosi da tale ufficio si fece liquidare una pensione straordinaria per pretesa malattia contratta in servizio e ciò dette luogo ad attacchi vivacissimi dei suoi avversari politici, i quali nei loro giornali stamparono il suo nome diviso così: *Au gagneur*. Quando dopo il ritiro di Doumergue, il Ribot presentò alla Camera il suo ministero del quale facevano parte Delcassé e Briand, e che sostenne apertamente il principio della ferma dei tre anni Augagneur fu l'oratore che in nome del partito radicale propugnò la ferma dei due anni e fece cadere il ministero. Ciò non gli impedì di entrare subito dopo nel Gabinetto di Viviani che mantenne la ferma dei tre anni, e questa sua patente contraddizione a breve distanza gli procurò, quando si presentò alla Camera, un chiassoso 'charivari' da parte dei deputati socialisti. Augagneur è medico e fu nominato Ministro della Marina. Non soltanto sotto l'*ancien régime* poteva dirsi: '*il fallait mathématicien, on nomma un danseur*'. Augagneur Ministro della Marina et Malvy Ministro dell'Interno, uomini mediocri ma energici, hanno un ascendente nel Gabinetto ed anche presso il Presidente della Repubblica, al quale hanno riconciliato le simpatie del partito radicale che forma la maggioranza della Camera e del Senato e che fino a poco fa si è sempre manifestato apertamente ostile al Signor Presidente". *DDI*, 5, III, doc. 665.

ni già impartiti per partenza per Dardanelli navi francesi destinate sostituire quelle che devono recarsi a Malta nostra disposizione. Attualmente vi è ai Dardanelli già un incrociatore; fra quattro giorni circa altri due e fra otto vi giungerà l'ultimo; e secondo impegno preso nel codicillo firmato in aggiunta alla convenzione, gli inglesi ci invieranno immediatamente i quattro che si sono impegnati a dare. Per le corazzate cinque francesi almeno si troveranno ai Dardanelli fra cinque o sei giorni e con ogni probabilità vi saranno tutte e sei: attualmente ve ne sono già tre. Se gli inglesi non perdono tempo si può essere sicuri che tra dieci giorni tutte le navi inglesi potranno essere a Malta a disposizione del Comandante in Capo flotta italiana nella loro efficienza. All'uopo ho telegrafato a Imperiali per sollecitare presso Ammiragliato dislocazione navi inglesi con preghiera comunicare V.E. direttamente data movimenti avvenuti e nomi unità che raggiungeranno flotta italiana; notizie che solo da Londra si possono avere. Comunico anche telegramma che questo Ministero della Marina ha spedito giorno nove al Comandante in Capo flotta francese. 'Informazioni italiane fanno credere che squadra austro-ungarica voglia attaccare squadra italiana prima della dichiarazione di guerra: Rinforzate blocco Cattaro coi sottomarini e state pronti a ogni evenienza'. Codicillo aggiunto convenzione stabilisce che i cacciatorpediniere e sottomarini francesi saranno inviati a disposizione del Comandante in Capo della flotta italiana appena questi li richiederà al Comandante in Capo flotta francese e quindi anche subito, se si vuole; la squadriglia aviatori ha già ricevuto ordine di lasciare Dunkerque per Saint Raphael e di qui verrà spedita a Ventimiglia. Sarà cura del Governo italiano farla scortare a Venezia o dove meglio crederà. Con queste disposizioni ritengo che clausole siano tutte soddisfatte nei limiti di quanto può pretendersi e che più nulla vi sia da opporre".(50) Le informazioni contenute nel dispaccio di Tittoni provenivano dalla lettera segreta 396 dell'11 maggio del capo di S.M. della Marina francese all'addetto navale italiano a Parigi, il quale si affrettò ad informarne il ministro Viale e questi, senza indugio, il capo di S.M. Revel.(51)

---

(50) Consigliava ancora una pronta intesa diretta fra i comandanti delle flotte italiana e francese, e dava conto di prototipi e istruttori in arrivo per la lotta alle mine e per l'armamento di venti *chalutiers* che dovevano far rotta dalla Manica a Taranto, dove sarebbero giunti a fine mese. *DDI*, 5, III, doc. 669.

(51) Vedi, per tutta questa corrispondenza, AUSMM, b. 356. f. 3.

L'attuazione dell'accordo navale fu avviata rapidamente, subito dopo la firma della Convenzione. Quanto alle piccole navi, particolarmente necessarie per la lotta ai mezzi insidiosi, una decina di *chalutiers* francesi attraccò a Spezia già il 13 maggio, mentre i venti che dovevano venire dal Mare del Nord furono ridotti a dieci, ceduti dietro rimborso del prezzo di requisizione. Maggiore importanza andavano assumendo invece i pescherecci a motore che i britannici stavano approntando, i *drifters*, che sarebbero stati impiegati per il minamento e lo sbarramento antisommergibili del Canale d'Otranto.

Venne sollecitato come urgente il concentramento delle unità maggiori nelle basi previste per immediato rincalzo a quelle italiane, e il 15 maggio Churchill fece sapere attraverso l'addetto navale a Londra Villarey che la forza navale al comando dell'ammiraglio Thursby si sarebbe concentrata a Malta all'alba del 26; ove "assolutamente necessario", gli incrociatori leggeri avrebbero potuto giungere con un anticipo di tre giorni. Per la stessa via il ministro Viale li richiese per il 23, ma in realtà solo tra il 25 e il 26 tre – *Dartmouth*, *Dublin*, *Saphyre* – dei quattro incrociatori britannici provenienti dai Dardanelli furono posti a disposizione del duca degli Abruzzi;

Una flottiglia di *drifter*, i pescherecci a motore che i britannici approntarono per il minamento e lo sbarramento antisommergibili del Canale d'Otranto.

il quarto, l'*Amethyst*, arrivò il 28. Il giorno precedente, scortate da cacciatorpediniere italiani, erano entrate a Taranto le quattro attese navi da battaglia: *Queen*, *London*, *Prince of Wales*, *Implacable*. Successivamente, in sostituzione degli incrociatori *Dartmouth* e *Dublin*, che necessitavano di riparazioni, furono inviati il *Bristol* e il *Weymouth*. In settembre, la *Royal Navy* dislocò a Venezia, per operare in Adriatico, alcuni sommergibili del tipo "B" che vantavano, per i tempi, una notevole autonomia.

Come aveva suggerito e auspicato l'ambasciatore Tittoni, i comandanti in capo italiano e francese, Luigi di Savoia e Augustin Boué de Lapeyrère, ebbero un lungo abboccamento il 19 maggio a bordo dell'ammiraglia francese *Courbet*. Nell'incontro furono stabilite le modalità di applicazione della Convenzione per quanto si riferiva alla cooperazione delle due flotte; all'ammiraglio francese fu offerta Augusta come base, ma egli preferì dislocare a Malta le sue nuove quattro corazzate e i sei "Danton" che costituivano il nerbo della squadra da battaglia. Le vecchie corazzate sarebbero rimaste di riserva a Biserta, mentre gli incrociatori gravitavano già sulla linea Capo Matapan-Candia-Malta-Biserta. I dodici cacciatorpediniere promessi dai francesi e le otto torpediniere costiere arrivarono tra il 26 e il 31 maggio; tra il 27 e il 28 cinque sommergibili, il sesto il 14 giugno. Inoltre a Taranto, come nave scuola per il dragaggio, fu dislocato il *Dauphin*, e a Taranto la vecchia corazzata *Marceau* in funzione di nave appoggio. Anche il richiesto reparto francese di aviazione marittima si portò rapidamente a Venezia, e rese servigi importanti, specie all'inizio della guerra, quando la corrispondente specialità italiana aveva ancora una consistenza assai modesta.(52)

Un giudizio sulla Convenzione navale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915 non può prescindere da taluni elementi di fondo preesistenti e discordanti, cui era inevitabile mettere la sordina se si voleva concludere. E tutti volevano concludere positivamente le conversazioni di Parigi, rinviando al momento dell'applicazione, mano a mano che i nodi fossero giunti al pettine, eventuali aggiustamenti. Basti pensare, ad esempio, alla dislocazione alquanto periferica della flotta francese rispetto all'epicentro della guerra italiana in Adriatico, che verosimilmente ne avrebbe impedito un intervento con carattere di immediatezza in quel mare.

---

(52) AUSMM, b. 423, f. 2; C. Manfroni, *I nostri alleati navali*, cit., p. 35-43; USRM, *L'attività della R. Marina dalla guerra libica* ..., cit., p. 233; Almagià e Zoli, *op. cit.*, I, p. 384 sg. e p. 431-443.

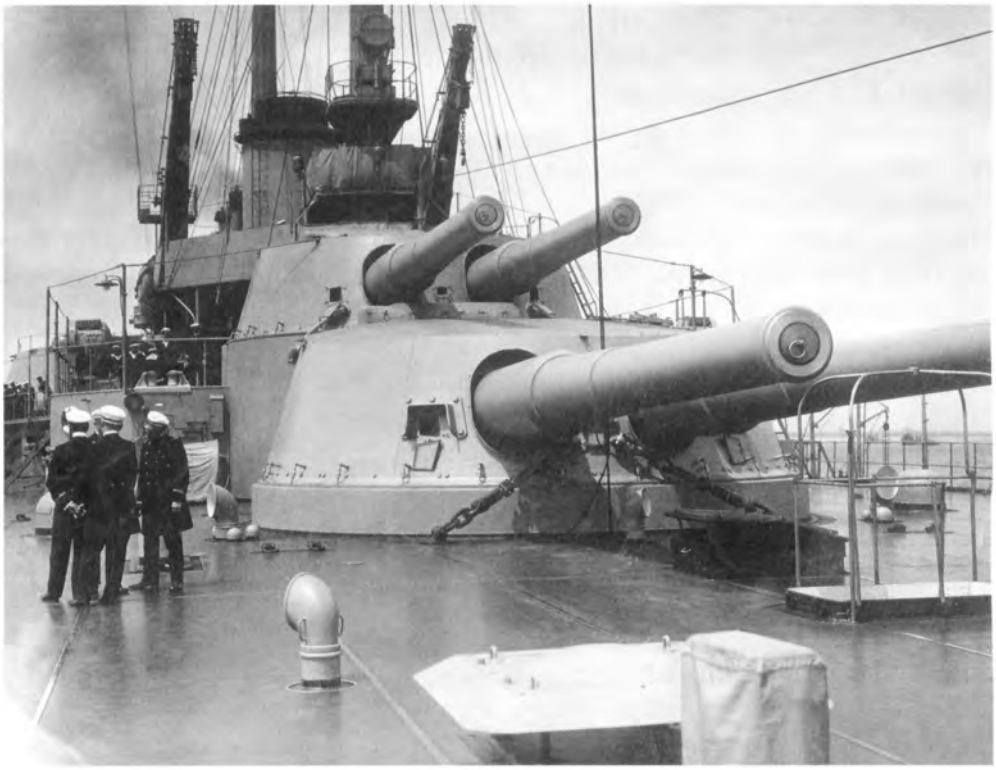
Il *Dartmouth*, uno dei quattro incrociatori britannici provenienti dai Dardanelli che furono posti a disposizione del duca degli Abruzzi tra il 25 e il 28 maggio 1915. (Fototeca USMM)

In realtà, la filosofia stessa della guerra marittima era diversa, per Roma e per i suoi alleati navali. L'Adriatico rappresentava per l'Italia il solo teatro marittimo di primaria importanza, sia per difendere il proprio litorale aperto, sia in ordine all'auspicata avanzata su Trieste e alle aspirazioni sulla sponda orientale, sia per attaccare la Marina austro-ungarica e saldare vecchi conti. In una visione simile, nessun altro interesse navale aveva per gli italiani una rilevanza comparabile, salvo quello di assicurare i traffici marittimi che alla lunga sarebbero stati vitali per la resistenza dell'Esercito e della popolazione. Ma nella primavera 1915, molti pensavano che questo fosse un tema da ricordare quasi per memoria, un problema soprattutto teorico nella suggestiva illusione della guerra breve. Ogni sforzo navale, pertanto, andava prodotto in Adriatico, sia per sostenere dal mare la marcia delle forze terrestri verso la città giuliana, sia per attaccare la flotta nemica, che un ricorrente motivo di onore nazionale considerava, al di là delle esigenze operative, obiettivo di distruzione: era questa l'eredità di Lissa, una sventura che né la Marina, né l'opinione pubblica avevano dimenticato, e che introduceva nei piani di guerra un elemento sentimentale che solo gli italiani potevano condividere.

Britannici e francesi, invece, non avevano interesse a farsi coinvolgere più che tanto nella guerra privata della R. Marina in Adriatico. Certo, era nozione comune che in Mediterraneo la sola flotta pericolosa fosse quella asburgica e che questa andasse combattuta in Adriatico, ma quanto all'impegno una visione mondiale del traffico marittimo e la priorità, ai fini della vittoria, del blocco della flotta tedesca, impedivano una vera adesione alleata alla strategia italiana. Da ciò l'opposizione frontale a quel piano iniziale che prevedeva un'offensiva in grande stile verso il mare di Venezia e di Trieste, la compressione della squadra avversaria e il mantenimento costante di una iniziativa piena di rischi. Britannici e francesi esprimevano un apprezzamento sostanzialmente comune della situazione e delle convenienze: i primi perché nell'economia mondiale della propria strategia marittima non potevano attribuire molto peso a un braccio di mare isolato come l'Adriatico; i francesi poi, anch'essi condizionati dall'impero coloniale a un respiro planetario, venivano da una ben negativa esperienza in quel mare ristretto. Quando sarebbe bastato bloccarne l'ingresso per impedire alla Marina austro-ungarica di uscire nel Mediterraneo e per imporre a Vienna lo strangolamento marittimo, non avrebbe avuto senso l'azzardo di un inutile logoramento di forze in un bacino tanto pericoloso.(53) La soluzione recepita nell'accordo rappresentava il massimo che da parte alleata si poteva concedere: si facesse pure l'Italia con la propria flotta la guerra adriatica, tutto quello che le si poteva concedere – e agli occhi degli alleati era veramente molto – consisteva nell'appoggio tattico delle unità distaccate sotto comando italiano, oltre alla garanzia strategica della presenza *in being* della flotta francese.

In tale quadro, anche la soluzione data alle diverse competenze nazionali sui Comandi era abbastanza logica; se un difetto aveva, era quello di non essere stata espressa in maniera abbastanza esplicita da eliminare dubbi. Molte critiche in proposito, specie francesi, avevano scarso fondamento: ove, per assurdo dal punto di vista italiano, il Comando in capo in Adriatico fosse stato francese, anche l'impegno della *Marine Nationale* sarebbe stato ben diverso. Non avrebbe potuto mantenersi ai margini del bacino, ma avrebbe dovuto assumersi la difesa delle coste italiane, e il contrasto con l'avversario l'avrebbe costretta a sopportare

(53) A.J. Marder, *From Dreadnought to Scapa Flow*, London, Oxford University Press, II, *The War Years: to the Eve of Jutland*, 1965, p. 333 sg.



La corazzata *Courbet*, nave ammiraglia francese, a bordo della quale i comandanti in capo italiano e francese, Luigi di Savoia e Lapeyrère, stabilirono le modalità di applicazione della Convenzione per quanto si riferiva alla cooperazione delle due flotte. (Fototeca USMM)

perdite maggiori di quelle che ebbe. Applicando la Convenzione, invece, essa pagava un prezzo non esorbitante e non perdeva di vista il controllo del Mediterraneo, suo primo obiettivo. La Convenzione quindi contentava tutti, tranne gli sciovinisti ammalati di prestigio, cui il conferimento all'Italia del comando supremo in Adriatico pareva una *deminutio capitis* dolorosa.

Certo, la Convenzione di Parigi non era perfetta, ma date le circostanze in cui si svolse il negoziato, in pochi giorni, non c'è da stupirsene. Il delegato italiano e i suoi superiori non erano esattamente al corrente delle clausole del patto di Londra, e quindi non potevano trovarsi nelle migliori condizioni per discutere; i loro interlocutori alleati a loro volta, premuti com'erano dagli ambienti militari di terra, avevano una grande

fretta di concludere,(54) e la fretta aiutava a rimuovere gli ostacoli, ma non le riserve mentali che avevano accompagnato la rimozione. È quindi evidente che l'accordo non poteva consistere che in un compromesso, come ben avvertì in proposito il migliore scrittore austriaco di cose navali sulla Grande Guerra: "La convenzione di Parigi ebbe fin dall'inizio il valore limitato caratteristico di tutti i compromessi. Le questioni più importanti dovevano rimanere aperte perché non era possibile trovare per esse una soluzione soddisfacente per tutti i contraenti. Così rimase in dubbio se la convenzione costituisse un vero e proprio vincolo da entrambe le parti e se al diritto degli italiani all'aiuto dei loro alleati andasse per essi congiunto il dovere di dare un appoggio alle flotte degli alleati stessi ... Anche il quesito a chi spettasse il comando supremo delle due flotte di nuova formazione rimase insoluto: La verità era, e tale rimase, che proprio la maggiore delle flotte del Mediterraneo, quella francese, si sentì condannata a un compito secondario".(55)

Il compromesso raggiunto, comunque, traduceva le esigenze di una visione collettiva della guerra da parte di tutti i contraenti e avviava concretamente la collaborazione settoriale di unità di diverse potenze per un fine comune. È vero che questo fine era comune solo indirettamente, nel senso che tutti intendevano contribuire al perseguimento della vittoria finale, mentre non erano previsti comandi unificati e programmi unificati. Si trattava però di una carenza generale del modo di concepire la guerra, vista più come una serie di conflitti paralleli che come la lotta unitaria dell'Intesa contro gli Imperi centrali, e sotto tale profilo vanno interpretate non poche idee allora correnti che potevano addirittura nuocere all'economia generale della guerra, come quella, di origine francese, che l'Italia dovesse "occupare da sola i territori concessile dall'Intesa".(56) In campo

---

(54) In particolare il ministro degli Esteri Delcassé, criticato per questo nel suo Paese come "sostegno incondizionato della politica italiana", ma l'ansia di concludere di Delcassé nasceva dalle perdite enormi che l'Esercito francese aveva subito, e dalle sollecitazioni dello S.M., che sollecitava l'apertura di un fronte italiano in un momento nel quale il fronte russo ristagnava e le speranze francesi parevano ormai affidate al piano difensivo di Joffre; cfr E. Serra, *Camille Barrère e l'intesa italo-francese*, Milano, Giuffrè, 1950, p. 317; F. Le Moal, *op. cit.*, p. 84-86.

(55) H. Sokol, "Das Seestrategische Zusammenwirken der verbandsmächte im Mittelmeere, 1912-1918", *Marine Rundschau*, 1928, f. VIII.

(56) M. Toscano, "Le Convenzioni militari concluse fra l'Italia e l'Intesa alla vigilia dell'intervento", *Pagine di storia diplomatica contemporanea*, Milano, Giuffrè, I, *Origini e vicende della prima guerra mondiale*, 1963, p. 80.

La nave da battaglia di 1ª classe *Conte di Cavour*, nave ammiraglia dell'Armata navale italiana all'atto dell'entrata in guerra, il 24 maggio 1915. (Fototeca USMM)

marittimo, le non felici vicende del traffico marittimo alleato, che subì perdite assai pesanti ad opera dei sommergibili nemici, offrono ulteriore riprova della mancanza di reale visione unitaria fino a quando, alla fine del 1917, la minaccia della fame e del disastro militare, unitamente alla pressione americana, indussero finalmente gli alleati ad accettare – e non per molti – la legge della solidarietà.(57)

Tuttavia, anche scontandone i limiti, la Convenzione del 10 maggio 1915 si inquadrava in un sistema a largo raggio di blocco marittimo degli Imperi centrali: nel Mare del Nord, da Scapa Flow e dalle altre basi scozzesi la *Royal Navy* chiudeva alla Marina tedesca la via dell'Oceano: nel Mediterraneo, il blocco ravvicinato italiano ai danni della flotta asburgica

(57) C.E. Fayle, *The War and the Shipping Industry*, London, Oxford University Press, 1927, p. 274-413: V.D. Flore, "La guerra mondiale e la marina mercantile italiana", *Annali del R. Istituto Navale*, Napoli, VIII, 1939, p. 36-73; M. Gabriele, *Panlibhonco e NATO*, Milano, Giuffrè, 1961, p. 71-73.

si aggiungeva al controllo generale assicurato dalla *Marine Nationale*. La somma di queste operazioni dava il dominio assoluto del mare all'Intesa, la quale godeva in complesso di una tale superiorità navale che lo schema generale del controllo marittimo e del blocco non sarebbe stato scalfito anche se gli italiani, una volta accantonato il piano della grande offensiva a nord, avessero voluto forzare un po' i tempi e le azioni della loro guerra nazionale in Adriatico.

Nei rapporti interalleati, il prevedibile punto di frizione veniva dalla questione insoluta del Comando in capo in Adriatico, nel caso di operazioni congiunte delle due flotte. Come c'era da aspettarsi, le relazioni fra l'Italia e i suoi alleati durante la guerra ne avrebbero offerto puntuali conferme. Nel 1917, ad esempio, il capo di S.M. della R. Marina avrebbe indirizzato al ministro degli Esteri un *memorandum* su questo problema, lamentando che, contrariamente a ciò che secondo l'estensore dettava la Convenzione (l'intervento della seconda flotta alleata aveva solo carattere di rinforzo, e ogni decisione in proposito spettava al comandante italiano), gli alleati transalpini sostenevano che in caso di azione congiunta, "la direzione suprema delle operazioni verrebbe assunta dal Comandante francese, qualunque fosse la zona delle operazioni stesse".(58) Dopo 20 mesi di lotta comune, pertanto, le interpretazioni italiane e francesi di quanto stabiliva l'accordo su questo spinoso problema davano interpretazioni opposte e inconciliabili. Era una conferma che nel breve tempo in cui l'intesa dovette essere negoziata non era stato possibile pervenire a una formulazione che fosse al tempo stesso più precisa e accettabile da tutte le parti contraenti.

Per la Marina italiana, la convenzione del maggio 1915 concludeva un lungo periodo di politica navale che, forse apparentemente contraddittoria, aveva manifestato invece una coerenza costante in relazione alla politica estera del Paese. Dopo i difficili tempi del secolo XIX, durante il quale non era stato possibile ottenere, né da Londra né dagli alleati triplicisti, impegni concreti di aiuto contro la flotta francese, la situazione aveva assunto col nuovo secolo un'andatura precipitosa. Ottenuta la prima convenzione navale della Triplice, la Marina italiana aveva compiuto sforzi importanti di modernizzazione e di potenziamento, mentre la congiuntura

(58) "Comando Navale Supremo in Adriatico", promemoria del capo di S.M. della Marina al ministro degli Esteri, s.d. ma presumibilmente di fine gennaio o febbraio 1917, Archivio del Ministero degli Affari Esteri, *Italia anni 1915-1918*, b. 141, f. 3.

internazionale si andava aggravando per l'effetto complesso di rivalità insuperabili. Dopo il 1908, la R. Marina aveva dedicato la propria attenzione a un orizzonte *tous azimouts*, dandosi carico non più solo della minaccia marittima francese sul versante occidentale ma anche dei problemi adriatici e, dopo la conquista della Libia, del bacino centrale del Mediterraneo. Era questa una zona del mondo assai delicata, poiché attraverso il Canale di Sicilia passava la rotta Gibilterra-Suez, la "vena aorta dell'impero" britannico e una delle vie principali dell'impero coloniale francese. A causa dell'occupazione del Dodecaneso, forse non abbastanza meditata nelle sue ricadute in un ambiente internazionale agitato fino all'isteria da diffidenze e paure, la guerra italo-turca aveva creato le premesse perché la situazione diventasse delicatissima e inducesse francesi e britannici a coalizzarsi per fronteggiare le sospettate intenzioni aggressive di Roma e dei suoi alleati.

Aggravatosi il clima internazionale, la Marina dell'Italia triplicista aveva cercato di fronteggiare le prevedibili, ben difficili evenienze navali che avrebbe dovuto affrontare in caso di conflitto, promuovendo la Convenzione del 1913. L'accordo era caratterizzato da una formula nuova, inedita nella strategia marittima mediterranea, che consentiva alle più deboli flotte della Triplice Alleanza di giocare nel modo migliore le loro carte. Era stato elaborato un piano audace e non privo di rischi, ma lo si era stimato l'unico capace, nella situazione navale esistente, di portare concrete minacce al nemico. Proponeva l'utilizzazione migliore delle forze disponibili, in una visione per allora moderna di lotta integrata a intonazione offensiva, e per questo ebbe buona accoglienza dagli alleati tedeschi ed austro-ungarici. Ed anche la concessione temporanea del comando supremo al più anziano ammiraglio alleato aveva la sua funzione, come moneta di scambio nei confronti del Paese che forniva una flotta di rincalzo alla condotta della guerra italiana.

Con serietà e determinazione, la R. Marina si preparava ad affrontare la difficile prova che aveva davanti ricorrendo ad ogni risorsa dell'immaginazione per aumentare la propria capacità bellica con l'aiuto dell'Alleanza, ma non si poteva nemmeno sottrarre all'ingrato dovere di rappresentare per tempo i pericoli mortali che l'associazione italiana alle Potenze centrali implicava dal punto di vista marittimo. Di qui l'onesta, doverosa rappresentazione di una verità ineludibile; esisteva un'alternativa che avrebbe potuto condizionare l'avvenire dell'Italia: "*O cambiare la Marina, o cambiare la politica*". Così, mentre ogni sforzo era volto a far fronte nel modo migliore alle conseguenze della politica estera, si ponevano anche

in evidenza i pericoli che venivano da quella politica. I rischi andavano conosciuti e valutati fino in fondo, prima di esporre la flotta e il Paese a pagare uno scotto duro. Si deve ritenere che questo elemento abbia avuto il suo peso nelle scelte finali, come dimostra il richiamo, approvato dal Consiglio dei ministri il 1° agosto 1914, alla "lunga linea delle coste" italiane.

Nel Mediterraneo la situazione del 1915 era molto diversa perché era cambiata la politica. Il rapporto di forza quanto mai favorevole tra la coalizione di cui faceva parte l'Italia e il nemico proponeva problemi ben diversi dal passato: il rischio di sottovalutare la guerra adriatica o di affrontarla con una condotta bellica inadeguata. La risposta al primo punto venne dal rafforzamento dello strumento navale con il concorso di forze alleate. Il secondo punto era più insidioso e complesso, perché comportava la necessità che le operazioni in Adriatico fossero dirette da chi intendeva combattere in quel mare, e non neutralizzarlo soltanto; di qui l'esigenza di un Comando superiore italiano che assicurasse una guida nazionale alla Marina che più di ogni altra vi sarebbe stata impegnata.

Ripercorrendo i diversi momenti della politica navale italiana in quello scorcio iniziale del XX secolo, si rileva l'esistenza di un unico filo conduttore, strettamente connesso alle evoluzioni della politica estera. Nel rigoroso rispetto dei ruoli costituzionali, gli orientamenti della Marina traevano solo da essa le loro premesse, anche quando le conseguenze di detta politica venivano fatte presenti. Ancora una volta, il denominatore comune attraverso il tempo – dalla Triplice Alleanza all'Intesa, dalla pace alla guerra – va riconosciuto nella perenne volontà di servire il Paese in qualunque circostanza, con lealtà e con impegno.

LE OPERAZIONI NAVALI IN ADRIATICO 1915-1918

EZIO FERRANTE

Vigilia di guerra

Otto giorni prima che l'Italia sottoscrivesse il patto-capestro di Londra, col quale si impegnava, nel giro di un mese, a entrare in guerra a fianco dell'Intesa contro l'Austria-Ungheria in funzione del soddisfacimento, in caso di vittoria, delle proprie rivendicazioni adriatiche, il capo di stato maggiore della R. Marina, vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, diramava il *Piano generale delle operazioni marittime in Adriatico*, firmato dal ministro della Marina, vice ammiraglio Leone Viale, previa "approvazione del R. Governo e munito dell'Alta sanzione di S.M. il Re", per adeguare le linee della condotta militare marittima ai criteri politici generali. Revel non vuole ingolfarsi nelle pericolose e sterili polemiche fra politici e militari sulle direttive strategiche di una nuova possibile guerra nell'Adriatico, come era successo quasi mezzo secolo prima nella battaglia di Lissa (alla quale aveva partecipato peraltro lo zio d'acquisto Napoleone Canevaro) né impelagarsi in operazioni "territoriali"(1) prima dell'effettiva conquista del

(1) Progetti di operazioni anfibie attraversano invero tutta la storia della guerra navale in Adriatico, come ci testimonia una ricca documentazione al riguardo; in merito cfr. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (d'ora innanzi citato AUSMM), *Raccolta di base*, b. 518, f. 1, Studio militare sull'Istria; f. 3, Piano per l'occupazione di Lagosta; f. 4, Occupazione isole curzolane; f. 6, Notizie sull'isola di Lissa, nonché, da ultimo, Ufficio del Capo di Stato Maggiore della R. Marina (Ufficio Storico), *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca*, Roma, 1922, fasc. XII, *Impiego delle Forze navali-Operazioni*, "Offerta di concorso americano per

Command of the Sea, col pericolo di vedersi piombare addosso, all'improvviso, l'intera flotta nemica, come era successo quella disgraziata mattina del 20 luglio 1866, all'inizio della terza giornata di inutile bombardamento navale di Lissa, la *Gibilterra dell'Adriatico*.

Senza voler infirmare il principio della libertà di comando in mare, il *Piano* non indica obiettivi specifici da conseguire, ma si limita a esprimere una serie di considerazioni a livello strategico, tra le quali campeggia quello che egli chiama il *canone inoppugnabile* della futura guerra sul mare, cioè il criterio di "non esporre assolutamente la flotta a perdite non compensate da prevedibili vantaggi, ovvero da perdite superiori, o almeno equivalenti, del nemico". La flotta non deve essere "dispersa" nella protezione delle città indifese e del litorale nazionale in genere, alla quale certo le navi della R. Marina avrebbero dovuto provvedere "ogni qual volta se ne presentasse l'occasione favorevole, in relazione della loro destinazione e del momento". Ma soprattutto bisognava, sottolinea Revel, "piegarsi al carattere insidioso della guerra attuale, evitando di esporsi vanamente e aspettando con pazienza le occasioni di nuocere al nemico efficacemente".(2) Le *lessons identified* della guerra europea, in corso ormai da otto mesi, non mancavano certo, attesa l'applicazione e gli effetti dei nuovi strumenti della guerra marittima (sommergibili, mine e aerei), che preludevano a nuovi scenari operativi tali da mettere in discussione le vecchie certezze. Dal Mare del Nord, dove il 22 settembre del 1914 erano stati silurati dal sommergibile tedesco *U 9* gli incrociatori britannici *Aboukir*, *Cresey* e *Haye*, che navigavano a bassa velocità e senza scorta di naviglio leggero, allo stesso Adriatico, dove il 21 dicembre pari sorte era toccata alla *dreadnought* francese da 23 500 tds, *Jean Bart*, in crociera di vigilanza fra Santa Maria di Leuca e l'isola di Fano, a nord di Corfù, ad opera del sommergibile austriaco *U 12* – anche se era riuscita alla fine a riparare a Malta – e di lì a poco, proprio la notte sul fa-

---

l'occupazione di una base in Dalmazia: Sabbioncello", p. 55 ss.). Operazioni anfibie mai realizzate tranne la brevissima esperienza dell'occupazione dell'isola di Pelagosa nell'estate del 1915, *ibidem*, fasc. VIII, che comunque, dopo l'evacuazione italiana, rimase poi *no man's land*.

(2) Archivio Centrale dello Stato (d'ora innanzi citato ACS), Carteggi di famiglie e di persone, *Carte Del Bono* (vice-ammiraglio, ministro della Marina nei governi Boselli e Orlando, dal 17 luglio del 1917 al 23 giugno del 1919), cass. (cassetta) 2, b. 1, fasc. 15, Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina, "Relazione sintetica sull'opera svolta dal 1 aprile 1913 al 1 ottobre 1915", datata 6 ottobre 1915.

tidico 26 aprile, il giorno della firma del patto di Londra, con l'affondamento dell'incrociatore corazzato *Léon Gambetta* da 12 500 tds ad opera del sommergibile *U 5*.

Parimenti drammatico era stato fino ad allora il bilancio della guerra di mine, di cui erano rimaste vittime nel Mare del Nord la corazzata britannica *Audacious* il 27 ottobre 1914, e nel Mediterraneo, agli inizi della campagna di Gallipoli, il 18 marzo 1915, tre unità corazzate dell'Intesa (la corazzata francese *Bouvet* e quelle britanniche *Irresistibile* e *Ocean* affondate e altre tre danneggiate, dopo essere incappate nei banchi di mine posti dai turchi in difesa del litorale).

Certo Revel non pensava che la guerra fosse così imminente come invece si accorgerà qualche settimana dopo; "volgeva la fine di aprile del '15 quando il R. Governo dispose che un nostro ufficiale di Marina [cap. vasc. Grassi] si recasse a Londra (sostituita poi da Parigi) per concretare con i rappresentanti navali della Francia e dell'Inghilterra il concorso di quelle Marine per una guerra contro l'Austria, dappoichè si avvicinava improrogabile il limite impegnativo della nostra entrata in campagna" (*a me non prima noto*, sottolinea puntigliosamente e con una certa stizza Thaon di Revel, al quale infatti il 6 maggio venne comunicato il solo art. 3 del Patto di Londra, relativo alla stipulazione della convenzione navale con i franco-britannici). Egli era perfettamente consapevole delle condizioni della R. Marina in tema soprattutto di protezione subacquea delle grandi navi, della situazione delle unità leggere (sebbene già dal luglio del 1913 aveva invano sollecitato, in maniera lungimirante, la messa a punto di un vasto programma di costruzione di cacciatorpediniere), nonché di battelli subacquei, di "macchine aeree, di notevole ausilio nella guerra marittima, specialmente nell'esplorazione", di torpedini "Bollo" (anche se, su cinquemila già ordinate, ne erano infatti al momento disponibili solo 1500), e più in generale, sotto il profilo logistico, delle stesse dotazioni di carbone e di combustibili liquidi (appena 30 000 t), una situazione estremamente pericolosa "se fossero state tagliate o ostacolate le vie di rifornimento marittime". Ma quello che preoccupa di più il capo di stato maggiore è la valutazione oggettiva delle stesse condizioni geostrategiche del teatro operativo adriatico, attesa "la grande sproporzione di capacità difensiva e strategica tra le due opposte sponde", l'austriaca e l'italiana. Se "*tutto ha le sue ragioni nella geografia*" – come faceva ben rilevare ai suoi tempi l'ammiraglio Fioravanzo, in punto di massima generalizzazione, non v'é chi non veda come – "*la prima guerra mondiale è stata vinta dalla geografia, geografia alleata dell'Intesa*

che assediava, contro la geografia degli Imperi centrali", confinati e bloccati (e alla lunga soffocati) nel Mare del Nord, nei Dardanelli e nell'Adriatico. Anche se in quest'ultimo scacchiere la situazione si presentava particolarmente difficile in termini operativi, atteso come "tutti i vantaggi erano dalla parte degli austriaci e tutti gli svantaggi dalla parte nostra". Di fronte al profilo basso e lineare del litorale adriatico italiano infatti, privo di ancoraggi significativi se non nei punti estremi di Venezia e Brindisi, distanti fra loro 380 miglia (con l'impraticabilità del delta padano, le caratteristiche giudicate "malsicure e pericolose" del porto di Ancona, e pochi porti-canali intermedi, tali da poter offrire tutt'al più rifugio alle siluranti), si stagliava "il perfetto sistema offensivo e difensivo che alla Marina austro-ungarica offriva la natura nell'alto, medio e basso Adriatico", con coste articolate e frastagliate, protette da una catena di isole e isolotti, ricca di canali dalle acque profonde, lungo i quali le navi potevano tranquillamente manovrare "per linee interne" fra le proprie basi costiere, da Pola a Fiume, da Sebenico a Spalato a Cattaro, senza contare i numerosi porti insulari minori. Vantaggi geostrategici che i "nuovi mezzi di guerra offensiva e difensiva a base di sorpresa" (sommergibili, aerei e mine) non potevano non amplificare, mentre "l'inferiorità delle nostre posizioni diventava soggezione assoluta e permanente a ogni offesa che il nemico volesse portarci", nel senso che ogni punto della lunghissima costiera dell'Adriatico italiano "giaceva affatto scoperto nel raggio d'azione di una base nemica, vicina e potente, così da dover subire gli attacchi improvvisi e imprevisti della flotta e aviazione austriaca", con incursioni a colpo quasi sicuro delle unità nemiche, che potevano sboccare nel mare aperto alla latitudine voluta, senza temere una tempestiva reazione delle forze navali italiane, necessariamente decentrate a Venezia e Brindisi. Praticamente non si aveva la possibilità di far giungere in tempo il nostro naviglio nelle zone costiere colpite dal nemico, perché questo aveva il vantaggio di tornarsene alle sue basi molto prima dell'arrivo sul posto delle navi italiane che, pur nel caso che avessero potuto raggiungerlo sotto la costa dalmata, parimenti il vantaggio era dalla parte degli austriaci, sia per la presenza di fortificazioni terrestri, sia per la natura del litorale, sia per la possibilità dell'uscita in loro soccorso di una più forte aliquota dell'Imperial-Regia Marina stessa. Una situazione certo alleggerita nel teatro operativo del basso Adriatico con l'occupazione italiana dell'isolotto di Saseno prima e di Valona poi, con cui ci si assicurava "il controllo strategico della porta adriatica", impedendo preventivamente peraltro ogni altra analoga ini-

ziativa.(3) Uno scenario allarmante comunque, su cui si era discusso molto anche prima della guerra, nonostante gli impegni triplicisti in corso che, alla fine, avevano 'congelato' ogni proposta al riguardo.(4) Ragion per cui, ricorda il vice ammiraglio Del Bono, "*era un vecchio principio della nostra Marina*" che, in caso di guerra con l'Austria-Ungheria, "*a compensare in qualche modo la preponderanza strategica, logistica e difensiva della sponda opposta dell'Adriatico, la flotta italiana dovesse essere doppia dell'austriaca*".(5)

Ma allo scoppio della conflagrazione europea la situazione non era proprio così. Alle 498 000 t della flotta italiana si opponevano ormai le 372 000 della *K.u.K. Kriegsmarine*, il cui nucleo principale era costituito da tre moderne *dreadnought* da 20mila tds (*Viribus Unitis*, *Tegetthoff*, *Prinz Eugen*, *Erzherzog Franz Ferdinand*, con la *Szent István* che entrerà in linea solo il 17 novembre del 1915), 3 incrociatori corazzati, 4 esploratori e 25 cacciatorpediniere (tra i quali i sei modernissimi della classe "Tatra"), vecchie torpediniere costiere e buone squadriglie di torpediniere di alto mare (come "T" Group da 250 tds), ma con una flotta sottomarina di appena sei battelli, destinata però a incrementarsi rapidamente, sia con

(3) Nella situazione di anarchia e di lotta per bande in cui versava il neo-stato albanese, nato con la *pace di Bucarest* nell'agosto dell'anno prima, che aveva posto termine alla seconda guerra balcanica, con il principe Wied che, dal 3 settembre 1914, si era rifugiato proprio in Italia, il governo Salandra dapprima volle procedere all'occupazione dell'isolotto di Saseno (21 settembre 1914), che domina la baia omonima, quindi all'invio di una "missione sanitaria" (23 ottobre), protetta dai marinai della corazzata *Sardegna*, mentre la squadra rimaneva a incrociare nelle acque albanesi e, infine, all'invio di un *corpo di spedizione* (9 dicembre), il cui nucleo principale era costituito dal 10° Reggimento Bersaglieri e da una sezione di venti R. Carabinieri.

(4) A titolo esemplificativo vds. E. Bravetta, "La geografia strategica marittima e la difesa costiera", e D. Deambrosis, "Il Mare Adriatico e le sue coste. Saggio di geografia militare", *Rivista Militare Italiana*, rispettivamente fasc. 2-5/1910 e 6/1911. Parimenti sulla carta era rimasta la proposta caldeggiata dalla Lega Navale Italiana di costruire una base navale nel Lago di Varano, al Gargano, per ovvi motivi di opportunità politica al fine di non turbare lo *status quo* adriatico all'epoca della Triplice Alleanza (e che solo durante la guerra venne attrezzato e utilizzato come aeroscalo), mentre solo alla vigilia della guerra si rinnova l'interesse strategico sull'Adriatico (AUSMM, *R. B.* b. 323 (1914), f. 7, Memoriale del capo di stato maggiore sulle "coste istriane e dalmate e isole prospicienti nei riguardi bellici".

(5) ACS, *Carte Del Bono*, cass. 2, fasc. 14, La Marina italiana e la guerra europea. Discorso pronunciato alla Scala di Milano il 15 dicembre 1918.

nuove e moderne costruzioni (ben 21 nel corso della guerra), sia col diretto supporto operativo di unità subacquee della Marina germanica,(6) senza contare che a Fiume c'era quello che era considerato il miglior silurificio del mondo, il *Whitehead*, da cui la stessa R. Marina era stata solita approvvigionarsi praticamente sino alla vigilia della guerra.(7) In un

(6) Benché l'Italia dichiarasse la guerra alla Germania, solo il 28 agosto 1916 battelli subacquei tedeschi partecipano alla guerra in Adriatico e nel Mediterraneo. I primi cinque sommergibili tedeschi (classe "UBI" e "UC1"), arrivati smontati per via ferroviaria e riassemblati nei cantieri di Pola (*UC 12*, *13*, *14*, *15* e *UB 14*), iniziarono le operazioni nel giugno del 1915, mentre nell'agosto dello stesso arrivarono via mare a Cattaro l'*U 34* e l'*U 35* (classe "U 31").

(7) Specchio riassuntivo della K.u.K. Kriegmarine (consistenza all'inizio della guerra europea, e nuove costruzioni realizzate nel periodo bellico):

TIPI DI UNITÀ	MAGGIO 1915	NUOVE COSTRUZIONI (1915-1918)
Dreadnought (classe "Tegetthoff")	3	1
N.b. difesa locale e costiera	2+3	-
Pre-dreadnought (classi "Habsburg", "Erzherzog Karl", "Radetzsky")	9	-
Incrociatori corazzati	3	-
Incrociatori protetti e torpediniere	5+2	-
Esploratori	4	3
Cacciatorpediniere	25	5
Torpediniere	46 costiere + 31 alto mare	19 alto mare
Sommergibili	6	21
TOTALE	62 (+ 77 torp.)	49 (*)

(*) Unitamente a due cacciasommergibili (dei sei programmati) e 2 *kettlerboot*, che riproducevano il barchino saltatore "Grillo" e una *panzermotorboot*, tutti completati nell'ottobre del 1918 (cfr. R. Greger, *Austro-Hungarian Warships of WW1*, London, Ian Allan, 1976).

Il capo di stato maggiore della Marina, Paolo Thaon di Revel, vice ammiraglio negli anni della guerra (e poi ammiraglio dal 6 novembre 1918 e grande ammiraglio dal 4 novembre 1924). (Collez. Autore)

confronto con le forze navali italiane netta appare la superiorità della R. Marina sia nelle modernissime *dreadnoughts* (5:3)(8) sia, soprattutto, in tema di incrociatori, vuoi corazzati (16:5) che leggeri (9:5), nonché di sommergibili (addirittura 21:6); pari risultava poi il numero dei caccia (25:25), mentre numericamente inferiori per l'Italia erano solo le torpediniere (59:69). Si ha ragione di credere che, in uno scontro in mare aperto tra le due flotte, attesa la relatività delle forze in campo, la sorte avrebbe arriso alla R. Marina, permettendo di conquistare in un sol colpo il dominio dell'Adriatico, tanto più che la convenzione navale con gli anglo-francesi, firmata a Parigi il 10 maggio 1915 dopo una difficile ma rapida gestazione, nello stabilire il principio del "*comando unico italiano*" in Adriatico ("*Il Comandante in capo dell'Armata navale italiana avrà l'iniziativa e la direzione completa delle operazioni che saranno eseguite nell'Adriatico dalla flotta alleata ... fino a quando vi saranno forze navali nemiche in Adriatico*"), assicurava

(8) Ricordiamo le corazzate monocalibre *Dante Alighieri*, *Giulio Cesare*, *Leonardo da Vinci*, *Conte di Cavour* e *Duilio*, entrate rispettivamente in linea il 1° aprile e il 10 maggio 1915 (per l'*Andrea Doria* bisognerà invece aspettare sino al 13 marzo 1916). Senza contare poi, almeno come volume di fuoco, la presenza da entrambi gli schieramenti di un congruo numero di navi da battaglia pre-dreadnought, laddove alle 14 austro-ungariche (fra cui i tre "Habsburg" e tre "Erzherzog Karl") si opponevano 11 corazzate italiane (tre "Sardegna", due "Saint Bon", due "Brin" e le più recenti quattro "Vittorio Emanuele" in servizio dal 1907-1908).

il supporto diretto di forze navali leggere e subacquee da parte delle Marine dell'Intesa, determinandone puntualmente la quantità e qualità del naviglio da impiegare,(9) mentre a Malta la flotta francese, forte di dieci navi da battaglia, avrebbe giocato il ruolo di riserva strategica per ogni evenienza.

Ciò nonostante, alla prospettiva di una grande battaglia navale si opponeva tutta una serie di ragioni – dalle difficili condizioni geostrategiche dello scacchiere adriatico che abbiamo prospettato, ai nuovi mezzi e metodi insidiosi della guerra marittima, all'atteggiamento prudenziale (o, comunque, di "rischio calcolato") assunto dalle due Marine contendenti (come peraltro accadeva nei teatri operativi del Mare del Nord) – che quasi contemporaneamente bloccava sugli scali le costruzioni in corso di "grandi navi": per l'Italia le quattro super-dreadnought classe "Francesco Caracciolo" da 35 000 tds (con 8 cannoni da 381 mm e velocità di 28 nodi), per gli austriaci il programma di quattro "Schlachtschiff" da 24 500 tds (conosciute come "Ersatz Monarch" *class*), nonché i progetti per future corazzate da 37 200 tds, quasi a voler sancire, anche negli indirizzi della politica delle costruzioni navali di guerra, la "battaglia navale decisiva", la *Tsushima* dell'Adriatico, che non ci sarebbe stata. Quella grande battaglia navale "*che è certo l'aspirazione di ogni uomo di mare*", come ebbe poi a dire lo stesso Thaon di Revel con una vena quasi di rimpianto nel corso stesso della guerra, osservando come "*dal giovane ufficiale all'anziano Ammiraglio tutti si acconciano mal volentieri alla condotta di guerra marittima che ci è imposta dalla minaccia dei sommergibili avversari, dalle mine e in genere di tutti i mezzi d'azione che nell'attuale guerra hanno dato un così alto rendimento. È adunque ben naturale il desiderio di impiegare una buona volta queste grandi navi che si è ancora abituati a*

(9) Come fissato dalla Convenzione e dal codicillo addizionale, allegato al testo della Convenzione stessa, le forze alleate che parteciparono alla guerra adriatica erano costituite da una divisione di quattro corazzate e quattro incrociatori leggeri britannici, dodici cacciatorpediniere e sei sommergibili francesi, e sei idroplani, sempre francesi, di stanza a Venezia, forze che però non furono permanentemente presenti sul teatro di guerra adriatico, ma talora distolte per altri compiti, come i servizi di scorta nel Mediterraneo. Ricorda Paul Halpern che, come ufficiali di collegamento con il Comando in capo dell'Armata navale a Taranto, furono designati il captain Herbert Richmond e il capitaine de vaisseau René Daveluy, "*happily for the historians, both intelligent, articulate and outspoken Officiers who were also prolific writers*" (*The Naval War in the Mediterranean 1914-1918*, London, Allen-Unwin, 1987, p. 128).

considerare come l'esponente essenziale della potenza militare sul mare; è ben naturale il rammarico che esse non abbiano dato finora alcun tangibile contributo alla decisione del conflitto".

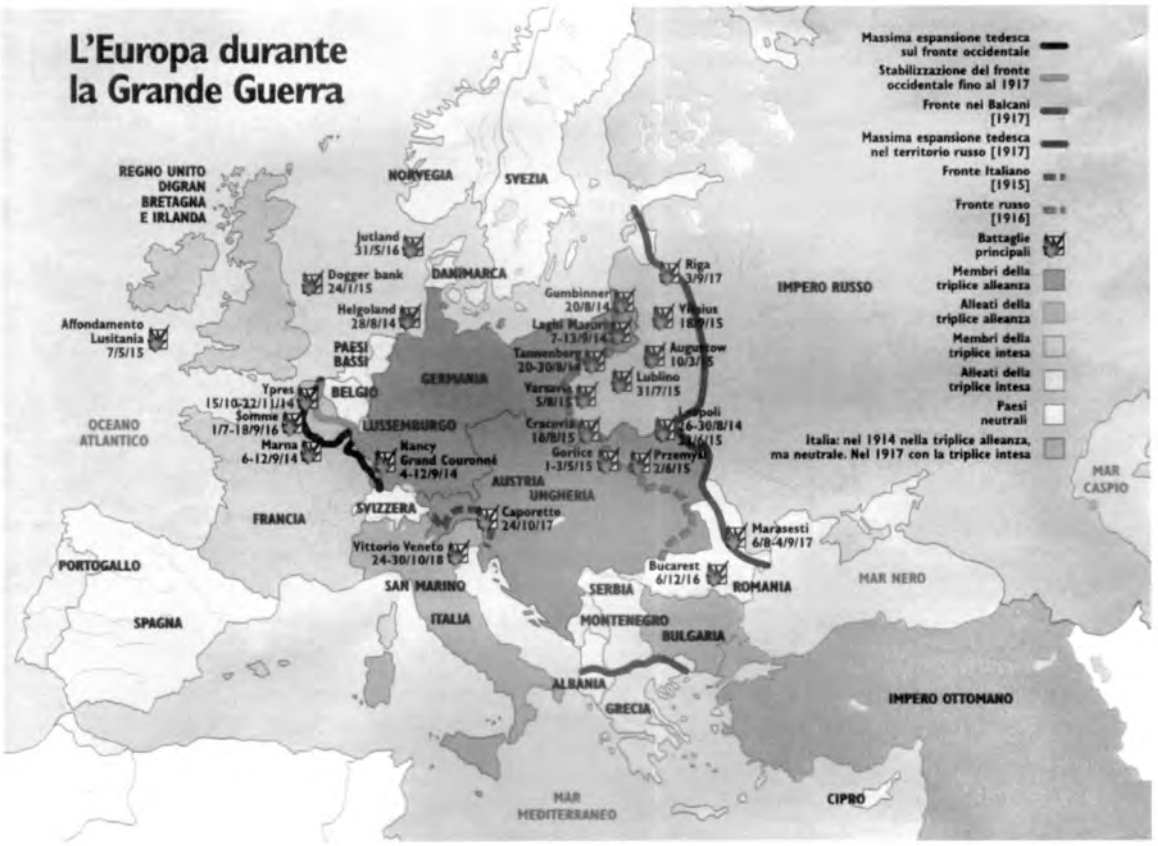
"La geografia viene prima dell'artiglieria", ha scritto Basil Henry Liddell Hart, il "capitano" che insegnava ai generali; "una differenza fondamentale tra i supremi capi navali e militari della guerra mondiale fu che, mentre i generali si dimostravano quasi sempre pronti ad assumere l'offensiva, di qualunque natura ed entità fossero gli elementi di svantaggio, *gli ammiragli non avrebbero mai ingaggiato deliberatamente battaglia finché non fossero stati ragionevolmente sicuri di poter contare su un vantaggio iniziale* (cors. agg.)".(10) In un teatro geostrategico ristretto come l'Adriatico, "un gigantesco fosso pieno d'acqua, limitato da una parte da una sponda bassa e pianeggiante, dall'altra da un muro a picco sull'acqua", dove "*tutti i vantaggi strategici sono dalla parte del nemico e tutti gli svantaggi dalla parte nostra*", come non si stancherà di ripetere Revel, si prospetta così, atteso anche l'atteggiamento rinunciatario degli austriaci al riguardo (la grande battaglia, ricordiamo, è sempre un fatto "consensuale"), una lunga e difficile *guerriglia navale*, affidata soprattutto alle unità leggere, sottili e insidiose, una guerra d'attrito e di logoramento, frazionata in innumerevoli episodi, in cui colpi e contraccolpi di mano da entrambe le parti, finiscono per accavallarsi a vicenda nella cronaca navale quotidiana, punteggiati, di tanto in tanto, da episodi più rilevanti. Mentre l'Esercito si disponeva su di un fronte lungo 800 km, dallo Stelvio al mare, la realtà geostrategica dell'Adriatico imponeva di suddividerlo in due diversi bacini di operazioni; a Venezia venivano infatti concentrate due squadriglie di cacciatorpediniere, una di torpediniere d'alto mare, cinque di torpediniere costiere e tredici sommergibili (oltre a cinque navi da battaglia pre-dreadnought e il vecchio incrociatore leggero *Etruria*), mentre a Brindisi si disponevano, oltre alla Divisione navi da battaglia, la Divisione esploratori (al comando del contramm. Millo, il forzatore dei Dardanelli che era stato ministro della Marina fino al 13 agosto del 1914), due squadriglie di cacciatorpediniere, tre di torpediniere e due di sommergibili. A Taranto, l'Armata al comando del vice ammiraglio Luigi Amedeo di Savoia, duca degli Abruzzi, il celebre esploratore, fratello di Emanuele Filiberto, duca d'Aosta, con otto corazzate su due divisioni (tra cui le quattro

(10) B.H. Liddel Hart, *The Real War, 1914-1918*, Boston, Little, Brown and Co., 1930 (trad. it. di V. Ghinelli, Milano, RCS Libri, 1999, p. 349).

modernissime dreadnought), una divisione incrociatori (contramm. Cagni, sodale del Duca in tante esplorazioni, dalla conquista del monte Sant'Elia in Alaska all'avventura polare), una squadriglia di cacciatorpediniere, nove torpediniere (e un sommergibile), avrebbe giocato, in funzione antiaustriaca, il ruolo di *pivot* strategico ravvicinato rispetto al grosso della flotta francese concentrata a Malta che, a questo punto, finiva per rappresentarne un'inutile e virtuale duplicazione. Il comandante in capo della flotta combinata anglo-francese del Mediterraneo, vice ammiraglio Augustin Boué de Lapeyrère, non peraltro era amico dell'Italia, come aveva dimostrato eloquentemente in vari episodi già prima della guerra.(11) Oltre ai suoi numerosi errori, da quelli inerenti alle norme di tratto (non voleva parlare, per esempio, con gli ammiragli italiani se non alla presenza di quelli britannici), a quelli sostanziali, legati alla vicenda del *Goeben* e *Breslau* e ai momenti della tragica impresa alleata di Gallipoli (che poi ne portarono alla giubilazione), si aggiunge anche il rifiuto dell'offerta italiana di concentrare le forze navali alleate ad Augusta anziché a Malta, una base invero meno eccentrica, strategicamente parlando, al teatro di guerra adriatico, che avrebbe permesso maggiore libertà d'azione e d'intervento all'Armata italiana di Taranto, anziché condannare entrambe al ruolo di *Fleet in being*, aspettando inutilmente quel momento di agire per un'azione in grande stile che, sostanzialmente, non sarebbe arrivata mai!

Sin dal 17 maggio 1915 Revel aveva inviato al ministro della Marina per la discussione nel Consiglio dei ministri uno schema di decreto relativo alle norme di diritto marittimo da osservarsi durante la guerra, dopo averlo laboriosamente concordato con il ministero degli Affari esteri e la Direzione generale della Marina mercantile. Si trattava di norme imperniate sulla *Dichiarazione* firmata a Londra il 26 febbraio 1909, con l'accettazione di alcune modifiche già poste in essere dai franco-britannici nei

(11) Dalla corazzata *Brennus* aveva fatto traslare sulla corazzata *France* il gruppo simbolico rappresentante un "legionario romano incatenato con la scritta *Vae Victis*" e poi, al termine delle ultime esercitazioni francesi prima della conflagrazione mondiale, aveva tenuto ai frequentatori dell'*Ecole Superieure de Marine* una conferenza nella quale illustrava come, in caso di guerra con la Triplice, avrebbe dapprima liquidato senza indugio la flotta italiana per poi passare a quella austriaca (proponendosi addirittura di "espugnare Cattaro") e conquistare così l'assoluto dominio del Mediterraneo, anche se poi, nei nove mesi di guerra con l'Austria-Ungheria, prima dell'intervento dell'Italia, dopo le perdite subite, si era sostanzialmente limitato a effettuare un blocco strategico dell'Adriatico sempre più lasco.



Cartina geostrategica dell'Europa in guerra nel 1917. (Collez. Autore)

dieci mesi precedenti, soprattutto in ordine alla compilazione delle liste di contrabbando di guerra, che vennero approvate il 23 maggio, a poche ore di distanza dalla dichiarazione di guerra.(12) mentre si procedeva alla dichiarazione di blocco effettivo da parte delle forze navali italiane in relazione al litorale austro-ungarico ("*estendentesi a Nord dal confine italiano,*

(12) Decreti luogotenenziali 839 e 840 del 3 giugno, pubblicati sulla *G.U.* del 15 giugno 1915, n. 130; da sottolineare l'assoluta procedura legalista italiana, che in merito consulta preventivamente gli Stati Uniti al fine di evitare malintesi nella proposizione di liste di contrabbando di guerra più estensive di quelle previste, a suo tempo, dall'art. 15 del trattato di commercio e navigazione stipulato nel 1871.

sino al confine montenegrino a Sud, con tutte le sue isole, porti, seni, rade e baie") e al litorale dell'Albania ("*estendentesi dal confine montenegrino a Nord fino a Capo Kiephali compreso a Sud*").(13) Sin dal 20 maggio nessun mercantile ebbe più *spedizioni* per l'Adriatico, con la finalità di non far cadere in mano all'ormai imminente nemico nemmeno una tonnellata di naviglio italiano (operazione perfettamente riuscita, con l'unica eccezione di tre battelli a vela da pesca, due trabaccoli e una bilancella per complessive 36,59 tsl, sorpresi nelle acque dalmate allo scoppio delle ostilità). Tramite i comandi di porto, a partire dal 19 maggio vennero portate a conoscenza dei "Capitani dei piroscafi mercantili nazionali", in maniera riservata e "a solo titolo di consiglio", le *Norme per difendersi dagli attacchi dei sommergibili*, compilate dalla stato maggiore della Marina.

Clausewitz, all'epoca poco noto in Italia (anche per il fatto che il *Vom Kriege* sarebbe stato tradotto in italiano per la prima volta solo nel 1942), aveva affermato (libro ottavo, cap. IV) che l'offensiva è evidentemente obbligatoria per colui che politicamente è l'attaccante, cioè per chi ha (o dovrebbe avere) uno scopo positivo (nel dichiarare la guerra), giacché è per questo scopo che è ricorso alle armi, e tutto il tempo che trascorre "senza ragione sufficiente" è perduto per lui! Mentre Cadorna cerca di attuare sul fronte terrestre il suo "grande piano" (destinato, ahimé, a incancrenirsi nelle undici sanguinose "spallate" sull'Isonzo), sul fronte marittimo si resta invece in vigile attesa di saggiare quali siano le reali intenzioni del nemico. Lo stesso "battagliero" duca degli Abruzzi, comandante in capo dell'Armata, nelle sue *Istruzioni di Guerra* del 20 maggio,(14) ormai alla vigi-

(13) Reso poi più restrittivo e articolato con i successivi dd. ll. 13 giugno e 11 luglio 1915, n. 899 e 1000, ricorrendo alla formula di "estensione del blocco" (a tutte le zone dell'Adriatico a nord della linea Otranto-Aspri-Ruga) anziché a quella di "zona di guerra", per la quale si sapeva che gli Stati Uniti (e altri Paesi neutrali) avevano già vivamente reclamato. Per dirla in sintesi, i mercantili che chiedevano di entrare in Adriatico dovevano dirigersi a Gallipoli per ricevere il *salvacondotto di entrata*, mentre per l'uscita dall'Adriatico, dopo aver ricevuto le *spedizioni* dal porto di partenza, dovevano dirigersi a Bari dove ricevevano il *salvacondotto d'uscita*. Quindi solo di giorno dovevano affluire alla linea di blocco, a distanza non maggiore di cinque miglia dalla costa italiana, per ricevere la *visita* delle navi da guerra italiane in uno dei sette rettangoli (distinti con i nomi dei giorni della settimana) in cui era stata divisa, nel senso nord-sud, la linea di sbarramento, e la cui indicazione giornaliera veniva stabilita, all'ultimo momento, dal Comando dell'Armata.

(14) AUSMM, *R.B.*, b. 423, f. 1.

Spezia, 26 gennaio 1913. Luigi di Savoia, duca degli Abruzzi, alla cerimonia della consegna della Bandiera di combattimento della corazzata *Dante Alighieri*. (Fototeca USMM)

lia dell'inizio delle operazioni, si premurava di ricordare al vice ammiraglio Presbitero, comandante della II Squadra da battaglia, che in caso di attacco austriaco alla base di Brindisi, possibile obiettivo della K.u.K. Kriegsmarine, le grandi navi italiane della base sarebbero uscite in mare per affrontare il nemico solo se questo risultasse in una situazione di inferiorità, altrimenti tale compito doveva essere espletato dai sommergibili di giorno e dalle siluranti di notte. Nel contempo nei due bacini dell'Adriatico si disponeva un vasto apparato di ricognizione ravvicinata e di esplorazione lontana, con qualche puntata offensiva, in maniera da poter meglio percepire le intenzioni del nemico, anche a prezzo di una pericolosa dispersione delle forze. Nell'alto Adriatico, tre caccia verso Porto Buso e Grado, quattro in esplorazione strategica al largo di Venezia e un sommergibile in posizione di vigilanza ravvicinata, un altro sommergibile

in agguato a sud di Rovigno, due idrovolanti in esplorazione su Pola, che sarebbe stata "bombardata" dai dirigibili *V1* e *M2*. Nel basso Adriatico, tre caccia in esplorazione nel Golfo del Drin, coadiuvati dall'esploratore *Quarto*, due sommergibili in agguato davanti a Cattaro (portati al rimorchio nella zona di vigilanza dai cacciatorpediniere *Borea* ed *Espero*), l'esploratore *Agordat* e cinque torpediniere in pattugliamento nel Canale d'Otranto, colpo di mano "anfibio" su Pelagosa, supportato dall'incrociatore ausiliario *Città di Siracusa* e dall'esploratore *Libia*, che si sarebbero poi uniti, più a ponente, all'esploratore *Nino Bixio* per il controllo dell'area centrale adriatica (dalle Bocche di Cattaro al Gargano), mentre i caccia *Turbine* e *Aquilone*, più a levante, avrebbero provveduto a perlustrare la costa pugliese da Brindisi a Manfredonia sino alla congiungente Vieste-Pelagosa.

Nel pomeriggio del 23 maggio 1915, giorno della dichiarazione di guerra all'Austria-Ungheria, l'*Armata* poneva così in essere un ampio apparato di esplorazione sulle possibili direttrici di attacco della flotta austriaca, con le ovvie istruzioni di non impegnare combattimento con unità più forti. Il punto di domanda, che aveva assillato i comandi italiani e che verteva su cosa avrebbe fatto l'Imperial-Regia Marina all'apertura delle ostilità, sarebbe stato sciolto all'alba del giorno seguente.

Il primo giorno di guerra

Dopo quasi dieci mesi dall'inizio della conflagrazione europea la Marina austriaca effettuava la sua prima uscita in grande stile, sferrando un inaspettato attacco generale contro l'indifeso litorale italiano. Porto Corsini (dove il cacciatorpediniere *Scharfschütze* entrò addirittura nel porto-canale), Rimini, Senigallia, Ancona, Potenza Picena, la costiera da Termoli a Barletta (dove vennero presi di mira soprattutto i semafori costieri dell'isola di Crepaccio nelle Tremiti, Torre di Mileto e Vieste), divennero l'obiettivo dell'indiscriminato attacco non solo navale ma anche aereo nemico (con tre idrovolanti che bombardarono Venezia quello stesso giorno), il cui *Schwerpunkt* era costituito dalla città di Ancona, non solo perché fosse la più importante, ma anche – diremmo – per le suggestioni dell'analogia storica in considerazione della fortuita sortita di Tegetthoff del 27 giugno 1866, in sfregio alla pur potente flotta di Persano ivi concentrata (anche se, a onor del vero, Tegetthoff si era poi ritirato quando la flotta italiana, a sua volta, pur fra tanti inconvenienti iniziali, si era finalmente

schierata a battaglia a ridosso del Monte Conero).(15) In mare non ci sono confini, e le coste nemiche sono il limite del teatro operativo; fra i due contendenti si estende solo la superficie del mare, che è teatro comune delle operazioni per tutti e due gli avversari.

Quella mattina del 24 maggio il grosso delle forze austriache indisturbato si avvicinò ad Ancona, si dispose addirittura in formazione da combattimento (I, II e IV Divisione da battaglia, fra cui le tre modernissime dreadnought, quattro caccia e venti torpediniere), con l'ammiraglio Haus che dirigeva spavaldamente l'azione a bordo della nave da battaglia più vecchia, la *Habsburg*, in servizio da diciotto anni, ostentando uno sprezzo del pericolo invero fuori luogo. Anche se avessero voluto, le equivalenti forze navali italiane di Taranto non avrebbero mai potuto intervenire in tempo utile (e questo gli austriaci lo sapevano benissimo!). La geostrategia dell'Adriatico cominciava da subito a far rilevare tutte le proprie antinomie. I danni non furono gravi e, in particolare, gli austriaci affondarono peraltro il piroscafo tedesco *Lemnos* della Deutsche Levant Linie,(16) rifugiatosi nel porto italiano all'inizio delle ostilità nell'agosto 1914, colpirono quello greco *Barbara* e quattro navi italiane (cioè due piroscafi, un vaporetto e un rimorchiatore), ma grandissimo fu l'effetto di carattere morale, accompagnato dal più assoluto sdegno giuridico. Tutta la stampa infatti gridava alla violazione della IX Convenzione dell'Aja, che condannava i bombardamenti navali contro città indifese, come appunto era stata dichiarata Ancona in esito ai regi decreti 8 novembre, 13 e 31 dicembre 1914.(17) A sua difesa uscì comunque il sommergibile *Argonauta*

---

(15) In merito non possiamo non richiamare il nostro libro *La Sconfitta navale di Lissa*, Roma, Vito Bianco, 1985.

(16) Le cinque persone dell'equipaggio che, all'avvicinarsi della squadra austriaca, sbarcarono immediatamente con le valigie già pronte, furono sospettate di spionaggio e quindi deferite al tribunale di guerra che, con sentenza del 17 giugno successivo, condannò il comandante e il direttore di macchina a dieci anni di reclusione, assolvendo invece gli altri tre marinai. La nave fu in seguito recuperata, assumendo in nome di *San Giusto*.

(17) Le cinque persone dell'equipaggio che, all'avvicinarsi della squadra austriaca, sbarcarono immediatamente con le valigie già pronte, furono sospettate di spionaggio e quindi deferite al tribunale di guerra che, con sentenza del 17 giugno successivo, condannò il comandante e il direttore di macchina a dieci anni di reclusione, assolvendo invece gli altri tre marinai. La nave fu in seguito recuperata, assumendo in nome di *San Giusto*.

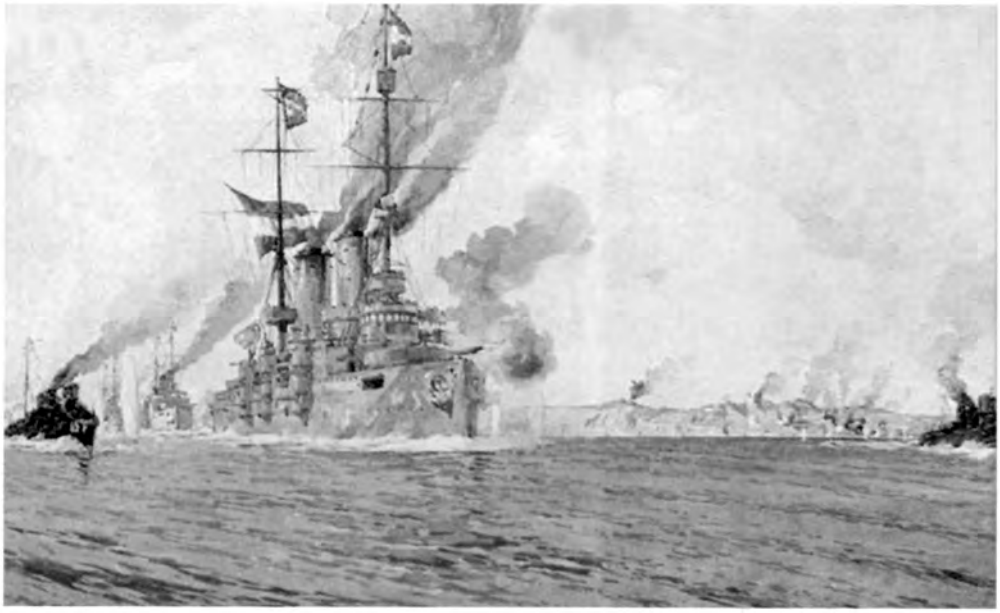
(che proprio l'anno prima era stato al centro di un evento clamoroso)(18) o meglio, tentò coraggiosamente di uscire, perché si impigliò in un cavo dell'ostruzione retale, e quando alla fine riuscì a disimpegnarsi guadagnando il mare aperto, la squadra dell'ammiraglio Haus era già in rotta di ritorno verso Pola. Le batterie costiere secondo le fonti italiane "non aprirono il fuoco", secondo quelle austriache invece "furono ridotte al silenzio". Ancora una volta la prima vittima della guerra è la verità!

Ma è nel basso Adriatico che assistiamo al primo scontro fra unità di superficie, laddove i caccia *Turbine* e *Aquilone*, in missione di perlustrazione, come abbiamo già accennato, intercettano il gruppo austriaco costituito dall'esploratore *Helgoland* e quattro caccia (*Csepel, Tatra, Orien* e *Lika*), la cui missione quel giorno era di agire contro Vieste, Manfredonia e, da ultimo, Barletta, bombardata a 700 m dalla bocca del porto. Dopo una rapida azione a fuoco tra l'*Helgoland* e l'*Aquilone* a 6000 m di distanza, il *Turbine*, perso il contatto con l'unità gemella, "incocciò" a sua volta proprio l'*Helgoland*. Il comandante del *Turbine* (cap. corv. Bianchi) cercò di prendere caccia accostando per nord-ovest in direzione Vieste, con la speranza di attirare l'unità nemica verso i nostri esploratori in crociera, perché accorressero "al rombo del cannone" e mentre i due caccia, *Csepel* e *Tatra*, diressero ad avvolgere l'unità italiana, costringendola ad allontanarsi dalla costa, il *Lika* ebbe l'incarico di tagliargli la rotta, con l'*Helgoland* che si manteneva al largo rispetto al nemico per impedirgli di sfuggire in mare aperto. Vediamo lo svolgimento dell'azione tattica come riportata dal *Diario di bordo* del caccia austriaco *Lika*.(19)

---

(18) Sommergibile di piccola crociera (dislocamento 255/305 t), quasi al termine dell'allestimento come *F-43* nel cantiere navale Fiat-San Giorgio di Spezia (commissionato dalla Marina imperiale russa, dove avrebbe dovuto assumere il nome di *Svjatoj Georgij*, senza essere però mai consegnato), il 3 ottobre 1914, durante la neutralità italiana, era stato "rubato" e dirottato su Ajaccio dall'eclettico tenente di vascello della riserva Angelo Maria Belloni, inventore, progettista e sperimentatore di innovative apparecchiature navali, che avrebbe voluto iniziare una propria guerra personale contro l'Austria-Ungheria con l'appoggio della Francia e della Russia (in merito cfr. G. Tonelli, "La straordinaria avventura del sommergibile rubato", *Rapidi e Invisibili. Storie di sommergibili*, a cura di A. Marzo Magno, Milano, Il Saggiatore, 2007, p. 49-86).

(19) AUSMM, *R.B.*, b. 491, f. 3, CT austriaco Lika - Diario durante la guerra 1914-1915. Wünschek Alphons, Comandante del C.T. "Lika".



Cartolina storica austriaca che rievoca il bombardamento di Ancona del 24 maggio 1915. (Collez. Autore)

Alle 5.37 giunse dall'"Helgoland" l'ordine R.T. di riunione ... Sulla rotta per giungervi vidi a Nord di Viesti [*sic*] sotto costa un destroyer italiano, inseguito da due tipi "Tatra", ed in quel momento ricevetti l'ordine R.T. dall'"Helgoland" di tagliare la rotta a quel destroyer, che dirigeva per Pelagosa per trovarvi rifugio. Dando caccia il "Lika" alle 6.15 aprì il fuoco col pezzo da 10 c/m di prua a 7000 mt. sul destroyer, il quale rispose violentemente con tutta la bordata di sinistra. Profittando dell'efficienza del calibro maggiore del "Lika", giunto a 4000 m. assunsi una rotta parallela a quella del nemico ed aprii il fuoco con tutti i pezzi di dritta, riuscendo alle 6.30 a colpire col cannone di dritta da 7 c/m il locale delle caldaie e subito dopo col cannone di prua da 10 c/m il locale delle macchine di dritta. Per tale fatto il destroyer, che era il "Turbine", rimase fermo e si arrese alzando bandiera bianca. Condussi il "Lika" presso la nave nemica ed ebbi l'ordine dal Comandante la Divisione di eseguire un lancio alla superficie contro il "Turbine". Ciò avvenne, ma disgraziatamente il siluro passò sotto la nave, tra i fumaioli. Alle 7^h 5^m "Czepel", "Lika" e "Tatra" si riunirono all'"Helgoland", perché eravamo inseguiti da una nave nemica tipo

"Libia" e da un incrociatore ausiliario. Dopo che ci eravamo allontanati a circa 8000 m., il "Libia" aprì il fuoco contro di noi per breve tempo, al quale si rispose subito. Le bordate del nemico erano molto ben aggiustate, restarono però senza effetto, mentre invece dal "Lika" furono osservati due impatti dell'"Helgoland" sulla nave nemica. Alle 7.20 il nemico accostò al largo.

Di fronte alla descrizione "tacitiana" del comandante del *Lika*, abbiamo quella, "alla Tito Livio" del comandante Luigi Bianchi del *Turbine* (23 pagine), resa al ritorno dalla prigionia.(20) Bianchi ci descrive puntualmente tutta la missione affidata ai due caccia ("navigare di conserva con l'Aquilone perlustrando la costa italiana fino a Manfredonia per poi trovarsi, al far del giorno, sulla direttrice di crociera che correva da Vieste a Pelagosa, e da quest'isola sino a quasi 20 miglia a est") e gli incontri notturni in un Adriatico estremamente affollato quella notte sul 24 maggio (prima con un mercantile, che si sarebbe rivelato per il piroscafo italiano *Audace*, in navigazione da Ravenna a Catania, poi di prora a dritta con una "macchia scura", che avrebbe potuto essere una silurante che procedeva con rotta opposta, o di poco divergente verso ponente), fino all'ordine r.t. dell'*Aquilone* di procedere per "punto di riunione Barletta", che marca la "fatale" separazione fra le due unità mentre, proprio di lì a poco, si cominciano a captare "trasmissioni austriache di grande potenza distanti e di lieve potenza abbastanza vicine". Ancora l'avvistamento di prora, dopo le 3^h di una luce che sembra un fanale coronamento di una silurante (*Aquilone* o unità amiche in perlustrazione?), ancora due velieri in navigazione e, infine, nella bruma mattutina, una nave che si presenta di prora, riconosciuta come un esploratore, "dal cui fianco sinistro vidi" – racconta sempre il comandante Bianchi – "distintamente partire una salva che andò a esplodere a terra", ordinando quindi di dirigersi con macchine a tutta forza contro di esso (era infatti l'*Helgoland* che bombardava Barletta), ma che aprì il fuoco anche sulla sua dritta verso il largo ("sicché pensai che l'*Aquilone* si fosse impegnato"); quindi cessato di far fuoco su entrambi i lati puntò decisamente contro il *Turbine*, cercando di spinger-

(20) *Ibidem*, b. 465, f. 3, Relazione sullo scontro navale avvenuto il 24 maggio 1915 dalle 345 alle 630 circa, tra il R° Cacciatorpediniere italiano "Turbine", l'esploratore "Helgoland" ed i cacciatorpediniere austro-ungarici "Czepel", "Tatra" e "Lisca" [*sic*] nelle acque del Mare Adriatico in vicinanza del promontorio del Gargano e dell'isola di Pelagosa.

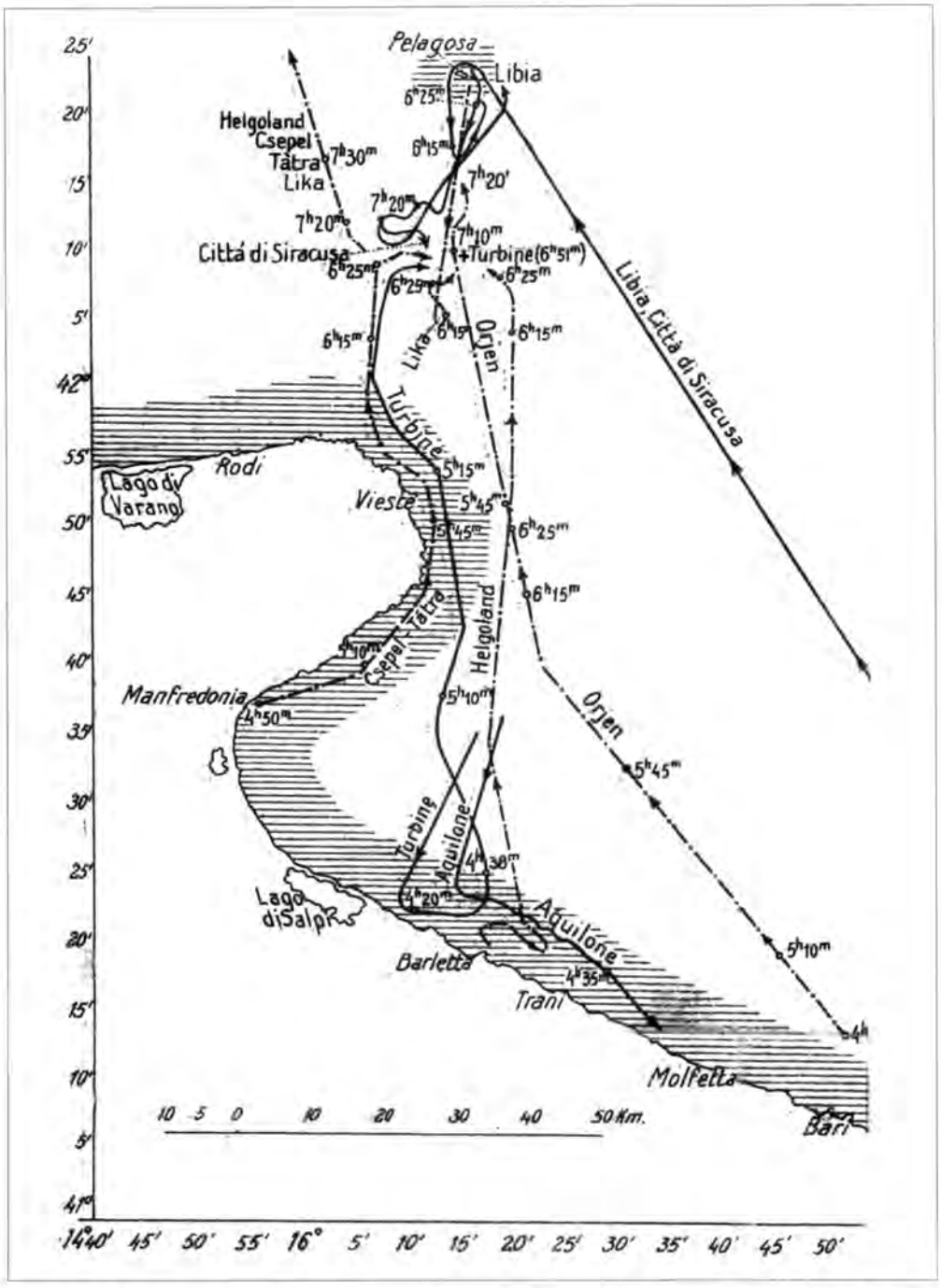


Grafico del combattimento del cacciatorpediniere *Turbine* contro il gruppo austriaco *Helgoland*.

lo contro costa, che, giocoforza, accostò sulla sinistra cercando di prendere caccia rispetto all'unità austriaca e guadagnare rotta più a levante possibile, non senza lanciare prima un radiogramma del seguente tenore: "Esploratore nemico bombardò Barletta mi insegue lo tengo in vista cercando portarlo linea nostri esploratori".

Alle 04.30 in vicinanza del Gargano, a proravia del traverso a sinistra, il *Turbine* avvista "due fumi e ben presto due scafi", che gli muovevano contro ad alta velocità, sempre confidando, nell'impari combattimento che si profilava, "nell'arrivo dei nostri che ritenevo sicuro se non per chiamate R.T. almeno per il rombo del cannone, che non poteva tardare a farsi sentire, tanto più che velocemente mi avvicinavo alle loro posizioni". E infatti il combattimento veniva ingaggiato con i due caccia nemici, *Csepel* e *Tatra*, che si erano disposti, rispettivamente, a 5400 e 6000 m di poppa, poco a sinistra e pochissimo a dritta, mentre l'*Helgoland* si trovava al traverso a dritta, a circa 7000 m dell'unità italiana, che rispondeva "con il pezzo di poppa e con quello del centro a sinistra, non potendo, per deficienza di campo di tiro, dar fuoco col pezzo del ponte di comando".(21) Il tiro dello *Csepel* cadeva poco a poco a proravia, quello del *Tatra* quasi sempre sulla poppa, l'*Helgoland* invece "sparava male e le sue salve raramente caddero in vicinanza nostra, ma quasi sempre dai 50 a 100 m. a proravia sulla rotta del 'Turbine'". La situazione drammatica diventa tragica "quando si scorge un fumo [il *Lika*] proveniente da NNE che si avvicinava rapidamente" e che, a 4500 m, apre il fuoco centrandolo quasi subito, "tanto da mettere un colpo nella caldaia di poppa e quindi un altro nella caldaia di prora", tosto che "dolorosamente mi accorsi che il cacciatorpediniere aveva le macchine ferme e che avanzava ancora per abbrivo". Nella decisione di aprire tutte le prese d'acqua e di affondare il caccia, col pezzo di prora, l'unico ancora servibile, ormai anch'esso fuori uso a causa dell'incaglio di un bossolo, un ultimo tentativo di difesa viene ventilato nell'ordinare di "far regolare i siluri a 2 m. e di predisporre i tubi al

(21) "Stavano quindi contro i due pezzi da 76 m/m del *Turbine*" – riassume *ex-post* il comandante Bianchi nel suo rapporto – "sei pezzi da 66 m/m (tre del *Tatra*, tre dello *Czepel*), dieci pezzi da 110 m/m (6 dell'*Helgoland*, 3 del *Czepel*, 2 del *Tatra*). La lotta era ben impari", tanto più che il tiro italiano, come lamentato, risulta inefficace in quanto "per le forti vibrazioni dello scafo, per la particolare luce, sia a causa delle granate nemiche che scoppiavano sotto il bordo, era ben difficile riconoscere i punti di caduta dei nostri proiettili", *ibidem*, p. 11.

lancio a 45° a poppavia del traverso a dritta e a sinistra nella speranza di poter ancora eseguire un lancio contro qualche C.T. austriaco che si fosse avvicinato" (ma ben presto ci si accorse che era impossibile brandeggiare i tubi di lancio).

Vista l'unità italiana ferma, intanto lo *Czepel* e il *Tatra*, che si trovavano di poppa, si fermarono anch'essi, disponendosi a circa 2000 m; il *Lika* con ampio giro andava a disporsi in loro vicinanza e così pure faceva l'*Helgoland*. E arriviamo al punto chiave, la resa del *Turbine*. Il comandante Bianchi continua nel suo rapporto:

> Le condizioni erano disperate, anche gli ultimi tentativi di riattivare il pezzo di poppa erano andati falliti. Visto però che i C.T. nemici si erano lentamente avvicinati, pensai di trarli in inganno e feci alzare dal Capo Timoniere una bandiera bianca (quella da insegna da generale) mandai l'equipaggio a poppa, scesi dal ponte di comando e andai al tubo di lancio prodiero; il Comandante in seconda a quello poppiero, pronti a lanciare al primo C.T. che si fosse presentato come bersaglio.

Ma non successe niente (guai anzi se fosse successo qualcosa, in quanto l'uso fittizio e fraudolento della resa per riprendere surrettiziamente l'azione ostile sarebbe stata da parte italiana una grave violazione delle norme internazionali di guerra, che definiscono "perfidia" un tale atto). Il fuoco nemico durò ancora tre-quattro minuti: avvicinandosi sempre più a piccolo moto, lo *Csepel* e il *Tatra* giunti a cento m a poppa del *Turbine* si fermarono, intimando di "cacciarci tutti in mare se no avrebbero sparato", cosa che puntualmente fu eseguita. Il *Turbine* intanto "aveva preso un forte sbandamento a sinistra quasi repentino e la parte di poppa era sommersa fin quasi agli hublots, mentre lo *Csepel* faceva fuoco contro i resti emersi della mia disgraziata nave. A me fu impossibile vedere oltre" – conclude il comandante Bianchi che si trovava sul *Tatra* – "e si ebbe pure l'impressione che dal *Csepel* o dal *Lika* sia stato lanciato anche un siluro contro il *Turbine*, ma il lancio non fece bersaglio".

Dopo circa un quarto d'ora furono scambiate alcune cannonate fra il gruppo austriaco e gli incrociatori *Libia* e l'ausiliario *Città di Siracusa*, che avevano mandato a segno il primo rapido colpo di mano su Pelagosa, quindi gli austriaci presero caccia sia perché a corto di munizioni sia perché avevano scambiato il *Libia* per un tipo "Regina Elena" o "Pisa". La fatalità domina la guerra, spesso però aiutata da superficiali o errati apprezzamenti umani come, nel caso di specie, possiamo rilevare nella condotta dell'*Aquilone*, nave caposquadriglia, nel mancato approfondimento

del contatto sospetto rivelatosi durante la notte alle 01.00, nella repentina e inaspettata decisione di separarsi dal *Turbine*, modificando così l'ordine di perlustrazione congiunta. Non meno certamente dello stesso *Turbine* che, avvistato l'*Helgoland* e riconosciutolo come esploratore, vi si dirige contro, contravvenendo agli ordini ricevuti ("evitare di impegnarsi con forze superiori") e cominciando a cacciarsi da solo in quella trappola inesplicabile che gli sarà alla fine fatale. In senso più generale dobbiamo rilevare le lacune del coordinamento operativo in mare e delle trasmissioni r.t. (l'*Aquilone* che, ricordiamo, doveva navigare di conserva col Turbine, scompare letteralmente di scena dopo il suo rapido contatto con l'*Helgoland*, ai radiogrammi del *Turbine* nessuno risponde ma, soprattutto, il Comando Superiore navale di Brindisi in tutta questa vicenda tace e, come vedremo, non sarà certo l'ultima volta).

> Nell'attacco sferrato il 24 maggio contro le coste orientali dell'Italia si vide riunita pressoché tutta intera la flotta da guerra della Monarchia danubiana dinnanzi alle città marittime italiane dell'Adriatico; ma l'effetto *materiale* che essa si riprometteva venne a mancare *perché la flotta avversaria non ricercò la battaglia navale* [*sic*]. Gli scontri che si susseguirono nel corso di piccole operazioni fra flottiglie, gli attacchi delle località costiere del territorio nemico, l'attività dei sommergibili e dei velivoli, la guerra di mine, potevano produrre vittorie e successi localizzati, sconfitte e perdite, ma non avevano influenza per la conquista del dominio del mare [secondo il canone mahaniano, aggiungeremmo, del *Command of the Sea*] – riconoscendo alla fine onestamente che – per ottenere questo *mancava all'i. r. flotta austro-ungarica la superiorità materiale necessaria* (cors. agg.).(22)

E quindi ancora una volta nella storia, la *Marina più debole* non può che ricorrere al *Sea-Denial*, cioè può tentare di mettere in discussione il dominio del mare detenuto dall'avversario, assumendo al riguardo un atteggiamento difensivo-controffensivo, tenendo il grosso delle forze navali "*in being*" fino a quando la situazione non possa modificarsi, semmai, a suo vantaggio. È quanto stava facendo la *Hochseeflotte* nel Mare del Nord di fronte alla *Grand Fleet*, che infatti decise di evitare uno scontro diretto,

---

(22) H. Sokol, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria 1914-1918*, 4 vol., trad. cap. freg. R. de Courten, Roma, Ufficio Storico del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, 1931, vol. II, p. 130.

una battaglia decisiva, finché i suoi posamine e sommergibili ("che riproducevano nella guerra navale *il predominio della difensiva sull'offensiva*, già fattore-chiave nella guerra terrestre", osserverebbe a questo punto Liddel Hart), non avessero "indebolito" la Marina da guerra britannica, creando magari le condizioni per un attacco di sorpresa. Di fronte al grande piano coordinato della i. r. flotta austro-ungarica da *littoral-warfare* diremmo oggi (e immediatamente la stampa italiana si premurava di bollare gli austriaci come "*bombardatori di città e villaggi indifesi, cannoneggiatori di donne e bambini*"), l'azione italiana, a sua volta, si era frammentata in una serie di piccole operazioni con obiettivi limitati e affatto secondari, affidati a gruppi trascurabili di unità o addirittura isolate, in una pericolosa *dispersione di forze*, tra cui però si distingue, secondo quella *tattica dell'ardimento* che tanta parte avrà nella Grande Guerra sul mare da parte italiana, l'azione del caccia *Zeffiro* (al comando di Arturo Ciano), che riusciva a penetrare nel canale di Porto Buso, nella laguna tra Grado e Monfalcone, cannoneggiava la caserma austriaca, danneggiava il pontile, distruggeva alcuni natanti militari, facendo prigioniero gran parte del presidio nemico. Lo *Zeffiro* e i Ciano (ben presto compariranno infatti sulla scena i fratelli di Arturo, sia il più famoso Costanzo sia il meno noto Alessandro) cominceranno a marcare con le proprie imprese eclatanti e di grande effetto quella che subito cominciava a presentarsi come la *guerriglia navale* in Adriatico.

Che fare in Adriatico?

Quando il Comando dell'Armata ricevette notizia dei fatti di Ancona ordinò che fossero pronte a muovere tutte le grandi unità a Taranto e a Brindisi, e la 5ª Divisione incrociatori si apprestò subito a uscire dal porto per riunirsi al grosso della flotta sul parallelo di Santa Maria di Leuca. Ma l'uscita della flotta venne sospesa non appena si seppe che gli austriaci avevano lasciato le acque di Ancona e si erano ritirati alle proprie basi.

Subito però si pone agli italiani con estrema urgenza – date le pressioni dell'opinione pubblica di fronte alle incursioni impunite del nemico sulla costiera adriatica – lo stesso problema strategico che i franco-britannici non erano riusciti a risolvere nei dieci mesi di guerra precedenti. Lo stesso Winston Churchill infatti, all'epoca primo lord dell'Ammiragliato (cioè ministro della Marina) nelle sue *Memorie* ricorda come, nella riunione del Consiglio di Guerra anglo-francese del 13 gennaio 1915, abbia

sostenuto la tesi che nell'Adriatico "non vi fosse nessuna via che consentisse di operare utilmente".(23) Inutile e pericoloso bombardare Cattaro o Pola ("a meno di non disporre di forze terrestri per prendere e occupare i forti dopo che le navi li avessero ridotti al silenzio"), ma poi la tragica esperienza di Gallipoli l'avrebbe fatto desistere anche da progetti consimili, in considerazione che anche la semplice dimostrazione navale – in stile *gun-boat diplomacy* – "si risolverebbe in un puro consumo di munizioni e nella possibile perdita di qualche nave". Mai una sua affermazione sarebbe stata così profetica! Eppure qualcosa bisognava fare, o meglio, nel linguaggio dell'*entourage* del duca degli Abruzzi, bisognava cercare di dare alla guerra da parte nostra "un'impronta più coercitiva", tanto più che l'opinione pubblica, ignara delle oggettive difficoltà geostrategiche dell'Adriatico, che già avevano immobilizzato la flotta francese, che aveva perso parecchie unità senza nemmeno la soddisfazione di infliggere al nemico qualche danno, reclamava una grande azione contro la flotta austriaca data la superiorità delle nostre forze navali rinforzate da quelle degli alleati.

E mentre iniziava un'azione minuta ma non sterile di risultati (pontoni armati con pezzi, all'inizio, da 152 mm in appoggio all'ala destra della III Armata, snervante e pericoloso lavoro notturno di affondamento di mine da parte di torpediniere lungo la costa istriana e dalmata, crociera mobile di blocco permanente nel Canale d'Otranto, agli inizi con un incrociatore leggero o ausiliario, scortato da due o quattro caccia, che si davano il cambio ogni tre giorni), si cominciarono quelle "azioni di provocazione" con notevoli forze di superficie "per attirare l'attenzione del nemico, facendogli credere ad una sortita di tutta l'armata nostra verso l'Alto Adriatico nella speranza di indurlo a uscire col grosso delle sue forze, nel qual caso si sarebbe offerta a siluranti e sottomarini un'ottima occasione per attaccarlo". Tra il 31 maggio e il 1° giugno, mentre una catena di sommergibili si disponeva in agguato nei passaggi obbligati, la Divisione esploratori (contramm. Millo) prese a navigare ostentatamente verso l'alto Adriatico, seguita a distanza dalla Divisione incrociatori (contramm. Cagni), pronta a intervenire se Millo fosse stato attaccato da forze superiori. Ma il primo "grande piano *combined*" (nel senso che al suo dispiega-

(23) W. Churchill, *The World Crisis 1911-1918*, London, Thornton Butterworth Ltd., 1923-29, 6 vol., trad. Ufficio Storico del Capo di Stato Maggiore della Marina, Roma, 1929-1931, vol. 2, p. 89.

mento parteciparono anche gli incrociatori britannici *Dartmouth* e *Dublin*, sommergibili e caccia francesi) non sortì alcun effetto (se non bombardamenti di stazioni telegrafiche e semaforiche costiere del nemico). Gli austriaci non si mossero in forze sul mare, ma dall'aria, bombardando Bari, Brindisi e Molfetta (un idrovolante nemico caduto in mare fu peraltro recuperato dal *Quarto*).

Ma "battere il mare" per limitati obiettivi costieri o per mostrare una sterile "padronanza delle acque" si sarebbe mostrato di lì a poco estremamente pericoloso. Alle 9.36 del 9 giugno infatti, di ritorno dal bombardamento del semaforo Capo Rodoni e dalla protezione di un convoglio di maone diretto in Montenegro, al largo del Drin l'incrociatore britannico *Dublin* che, aggregato alla Divisione esploratori, navigava con tutte le precauzioni, scortato da ben sei caccia, tre per lato, venne silurato dal sommergibile *U 4*, e sebbene riuscisse a guadagnare Brindisi con i propri mezzi, contò però gravi danni (uno squarcio di circa 5 m in altezza e tre in larghezza in corrispondenza delle caldaie prodiere) e tredici vittime. Chissà quali furono le riflessioni del comandante Kelly ripensando ai complimenti che, qualche giorno prima, gli aveva rivolto il duca degli Abruzzi, elogiando l'alta velocità delle navi britanniche come migliore salvaguardia contro gli attacchi dei sommergibili?

Con l'arrivo a Venezia il 29 giugno della Divisione incrociatori (i potenti *Pisa*, *Amalfi*, *San Giorgio* e *San Marco*, entrati in servizio tra il 1909 e il 1911, il cui armamento principale era costituito da quattro pezzi da 254 mm e otto da 190) e l'assunzione il 3 luglio del comando delle forze navali nell'alto Adriatico da parte del contramm. Umberto Cagni, in sostituzione del parigrado Patris, chiara era la volontà di dare parimenti una svolta offensiva in quello scacchiere, assicurando anche una forte difesa mobile del versante marittimo del fronte terrestre (dove peraltro era in corso l'occupazione di Monfalcone). Nel contesto di una vasta operazione di perlustrazione, l'amm. Cagni si prefigge una triplice finalità:

> Usando delle forze al mio comando per attaccare e distruggere le forze nemiche, che si aggirassero nell'Alto Adriatico e particolarmente nei golfi di Venezia e Trieste, pensai di eseguire un'operazione avente per scopo di rastrellare un ampio specchio acqueo e circuire le unità nemiche operanti contro i nostri sbarramenti di mine e contro le nostre coste e sia anche, qualora il mare fosse libero, per scuotere il morale dei dipendenti assicurandoli con effettiva operazione, della

L'incrociatore leggero britannico *Dartmouth*, di 5300 tds, nave ammiraglia del contrammiraglio Alfredo Acton nell'azione navale del 15 maggio 1917. (Collez. Autore)

nostra padronanza sul mare, e sia infine per tranquillizzare la pubblica opinione alquanto dubbiosa e scettica sull'impiego e l'efficienza delle nostre navi.(24)

Ma l'operazione in discorso venne praticamente stroncata nella prima fase della ricognizione avanzata, affidata all'incrociatore corazzato *Amalfi* (da 10 400 tds) e a una squadriglia di siluranti, salpati il pomeriggio del 6 luglio (che dovevano essere seguiti dal resto della Divisione incrociatori "per dimostrazione in forze sulla costa istriana e nel golfo di Trieste", senza invero un obiettivo preciso, se non le notizie rivelatesi infondate alla prova dei fatti di grossi movimenti della flotta austriaca). All'alba del 7 luglio (ore 04.06, 15 miglia a levante di Chioggia) infatti all'improvviso "una forte scossa seguita da alta e abbondante colonna d'acqua elevatasi sul fianco sinistro dell'*Amalfi* non lasciò dubbio di quanto era avvenuto. La nave era stata colpita al centro e a sinistra da un siluro lanciatole a circa 35° di poppa e a una distanza non superiore ai 350 m da un sommergi-

(24) ACS, *Carte Del Bono*, cass. 2, f. 17, Sull'affondamento della R. Nave Amalfi. Relazione sull'inchiesta esperita il 19 luglio 1915 dal vice amm. Del Bono, p. 29.

Cartolina storica che auspica il pronto ricongiungimento di Trieste all'Italia. (Collez. Autore)

bile passato tra la nave e la torpediniera,[25] lanciando a 400 m di distanza con 60° di angolo d'impatto, quando la torpediniera lo aveva appena sorpassato". Nessuno si accorse di niente "perché la luce del crepuscolo e la consueta bruma del golfo rendono difficile scorgere un oggetto in mare anche a breve distanza". Il siluro colpì la nave al centro, sollevando una colonna d'acqua di oltre cento metri d'altezza, che cadendo lasciò una nuvola di fumo nero. Lo sbandamento della nave inizialmente sembrò arrestarsi, sicché nacque per un momento la speranza di poterla portare su bassi fondali, se non addirittura a Venezia, ma si trattò soltanto di un istante brevissimo – continua la *Relazione* citata – perché riprese con maggiore velocità per non più arrestarsi. Dal momento che era stata colpita al momento dell'affondamento non erano passati che nove-dieci minuti! Le

(25) Il sommergibile era il tedesco *U-14*, *reflagged* austriaco *U-26*, al comando del primo ten. vasc. Heino von Heimburg, che imbarcava come pilota il ten. vasc. R. Hornyák per riconoscere gli sbarramenti difensivi di Venezia. La torpediniera era di scorta, e navigava a 700 m di distanza, anziché ai 400 previsti.

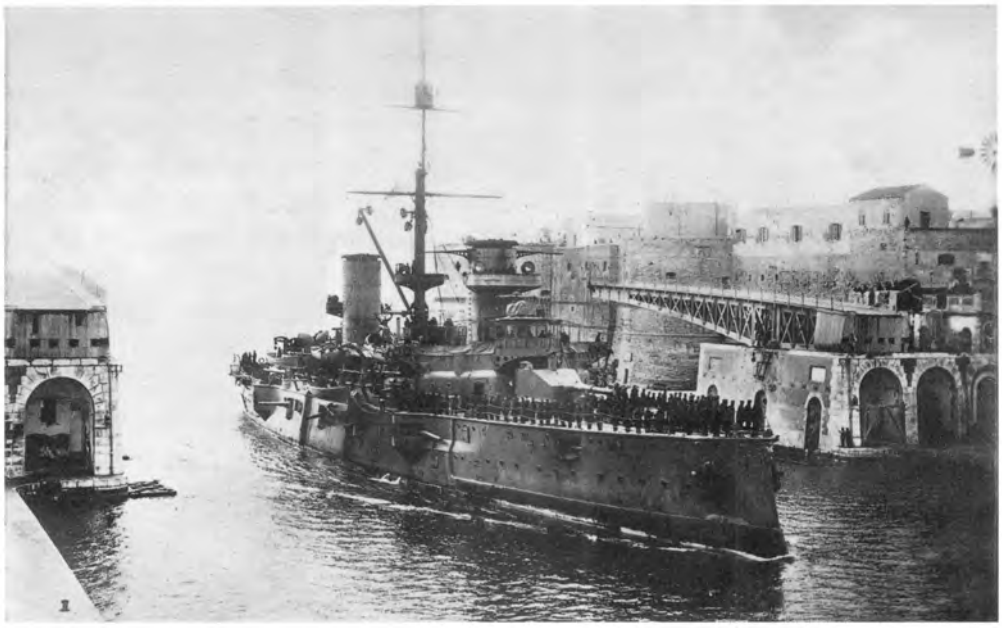
vittime furono 67 (il guardiamarina cpl. Oreste Pellissetti e 66 fra sottufficiali e marinai su di un equipaggio di 684 persone), e sarebbero forse stati di meno, continua cinicamente la *Relazione* stessa, "se pochi che non sapevano nuotare si indugiarono nel cacciarsi in mare, restando vittime della loro titubanza". Infine "in quell'estremo e doloroso momento alte grida dalla coperta inneggiavano al Comandante (C.V. Riaudo), al che egli rispose con un '*Viva l'Italia! Viva il Re!*'. Un grido unanime, altissimo, si levò per tutta la nave, grido ripetuto più volte e con frenetico entusiasmo". Affiorando nuovamente circa un'ora più tardi, von Heimburg vide sul luogo dell'affondamento dell'*Amalfi* due torpediniere impegnate nel salvataggio dei naufraghi, che lo presero subito sotto il fuoco dei propri cannoni, inutilmente.

Pochi giorni dopo, il 10 giugno, anche il cacciatorpediniere *Impetuoso* (uno dei primi caccia con motori a turbina), nel primo pomeriggio, navigando di conserva con la R. N. *Elba* sulla congiungente Saseno-Otranto a una velocità di 18 nodi, colpito da un siluro tra il compartimento caldaie e quello delle macchine di prora, "*in una subitaneità sinistra, si inflesse, si spezzò con uno schianto terribile e in pochissimi secondi scomparve*".(26)

Ma i tragici fatti dell'*Amalfi* e dell'*Impetuoso* non distolgono il comando dell'Armata dai suoi propositi offensivi, come possiamo vedere nei piani posti in essere appena qualche giorno dopo, destinati a infrangersi contro l'efficacia della guerra sottomarina nemica. Infatti un'altra operazione offensiva di grandi unità di superficie condotta dalla Divisione esploratori (contramm. Millo)(27) e dalla 5ª Divisione (contramm. Trifari, nave ammiraglia incrociatore corazzato *Garibaldi*), venne pianificata con l'obiettivo di "eseguire operazioni di guerra contro Giuppana, Gravosa e battere la ferrovia Ragusa-Cattaro", per la terza volta in un mese e mezzo di guerra. Usciti da Brindisi la sera del 17 luglio, le singole azioni sulla costa nemica dovevano iniziare alle 03.00 e terminare alle 09.00 del 18 luglio per tornare a Brindisi prima del tramonto. All'Alba del 18 due sommergibili italiani

(26) AUSMM, *R.B.*, b. 548/12.

(27) La Divisione esploratori era suddivisa in due sezioni, la prima delle quali comprendeva il *Quarto* (nave ammiraglia) e tre caccia della squadriglia *Animoso* (cap. freg. Augusto Genoese Zerbi), mentre la seconda comprendeva l'esploratore *Marsala* e sei caccia francesi. La divisione dell'amm. Trifari, oltre alla quinta divisione, comprendeva due caccia della squadriglia Genoese e due squadriglie di torpediniere d'alto mare.



L'incrociatore corazzato *Giuseppe Garibaldi*. (Collez. Autore)

si sarebbero disposti in agguato davanti a Cattaro nell'eventualità che forze navali nemiche uscissero a contrastare gli obiettivi attaccati. L'effetto sorpresa sembrava svanire già alle 20.00 con l'avvistamento (insolito per quell'ora) da parte della torpediniera *Airone* di un velivolo a grande altezza, che poi si dirigeva alla volta della costa nemica (un secondo avvistamento di due velivoli ci sarebbe poi stato alle 03.40). Alle 04.00 il gruppo Garibaldi, passato da linea di fronte a linea di fila, parallelamente quasi alla costa e alla distanza di circa 1500 m, aprì fuoco controcosta; mezz'ora dopo l'incrociatore *Varese*, gemello del *Garibaldi*, alzò il segnale P2-P2 (sommergibile in vista), un battello era stato infatti avvistato a poppa della formazione italiana (si trattava del sommergibile *U 4* al comando del ten. vasc. R. Singule). Alzato il segnale di cessate il fuoco e di ripiegamento, il *Garibaldi* accostò quindi di 90°, allontanandosi dalla costa, seguito per contromarcia dalle altre unità della divisione. A un secondo duplice avvistamento di periscopio (effettuato sia dal cacciatorpediniere *Strale* sia dallo stesso aiutante di bandiera dell'amm. Trifari, ten. vasc. Cignozzi, a circa 50° dalla prora a sinistra e alla distanza di circa 600 m), il *Garibaldi* accostò a sinistra per mettere la prora sul sommergibile, e immediatamente venne aperto il fuoco contro di esso. Ma due lanci, divergenti da 10 a 20 gradi,

vennero effettuati al momento stesso dell'avvistamento, di cui uno andò a vuoto, ma l'altro "*colpì la nave in corrispondenza della carbonaia trasversale, fra le macchine e il quarto compartimento caldaie, determinando una lacerazione che, per quanto non ben nota, pur si ha ragione di ritenere interessasse il compartimento caldaie, la carbonaia, il compartimento macchina di sinistra e il deposito munizione da 76*".(28) La nave sbandò immediatamente di 15° a sinistra e, come era successo per l'*Amalfi*, si fermò un istante in quella posizione ("*tanto che se ne trassero lieti auspici per la sua salvezza*"), ma riprese quasi subito ad abbattersi sul fianco fin quasi ad adagiarvisi, immergendo sempre più la poppa "*e lentamente scomparve accompagnata dal saluto riverente e commosso dell'intero equipaggio, che intorno ad essa, nell'ora suprema, al grido di 'Viva il Re' riaffermava la sua fiducia negli alti destini della Patria*". Una catastrofe più rapida di quella dell'*Amalfi*: in appena sei minuti scompariva un incrociatore corazzato da 8100 t. Dopo circa un'ora di navigazione in immersione, l'*U 4*, riaffiorando per lanciare ancora un siluro, vide che le navi nemiche si erano allontanate verso il largo e verso sud, e che i caccia, con la bandiera della croce rossa in testa all'albero, attendevano al salvataggio dei naufraghi (525 persone tra ufficiali ed equipaggio, mentre 53 avevano trovato la morte in mare), ma attaccato dai caccia, ridiscese alla profondità di 20 m. Durante la rotta del ritorno le siluranti con i naufraghi a bordo (tra i quali lo stesso amm. Trifari) furono attaccati da sommergibili e aerei nemici, per fortuna senza ulteriori effetti deleteri.

Nelle risultanze della relazione d'inchiesta, firmata dal vice amm. Pasquale Leonardi Cattolica, non devono sfuggire due importanti suggerimenti tecnici (l'assoluta necessità di trovare mezzi di esplorazione e protezione delle grandi navi più efficienti "di quel che non sieno le siluranti", e l'importanza dell'esplorazione aerea),(29) unitamente, nell'analisi delle finalità della missione, a un severo richiamo al paradigma di Revel ("che gli eventuali rischi risultino sempre compensati dai danni inflitti al nemico") e, in conclusione, una serie di pesanti apprezzamenti sulla riservatezza delle operazioni stesse. Leonardi Cattolica lamenta infatti come

---

(28) AUSMM, R.B., b. 463, f. 1, Inchiesta sulla perdita della R. Nave *Garibaldi*.

(29) "Nel caso considerato, nel quale era logico attendersi attacchi di sommergibili, doveva, dunque, la Divisione, essere preceduta da idrovolanti. In mancanza di questi, meglio valeva rinunziare all'azione, anziché correre il rischio, purtroppo divenuto realtà, di perdere un'unità della flotta". *Loc. cit.*

per Brindisi si risanno le notizie riservatissime riguardanti le future azioni. Le indiscrezioni giungono al punto che nel mercato mattinale, da competenti e incompetenti, voglio dire da militari e da civili, si discute della prossima operazione. Si è dato persino il caso che persona estranea alla Marina abbia additato, su di una carta geografica, ad un marinaio, il punto di esplicazione della nostra azione di Ragusa, prima che i comandanti e gli Ufficiali interessati ne avessero avuto cognizione. Si comprende da tutto ciò, quanto facile riesca al nemico apprendere quelle azioni che vorrebbero essere sorprese ed escogitare quindi i mezzi per opporvisi.

"Piccoli compensi alle gravi perdite subite" – commenterebbe il Manfroni – "risultarono i successivi affondamenti di due battelli subacquei nemici, l'*U 12* e l'*U 3*, rispettivamente l'8 e l'11 agosto, laddove il primo urtò su di una mina-torpedine della nuova linea avanzata dello sbarramento italiano (e non affondato in una sorta di "duello tra due sommergibili", come in un primo tempo si era creduto) mentre, seguendo la scia di una torpediniera italiana, cercava arditamente di penetrare nel porto di Venezia,(30) mentre il secondo fu affondato ad opera dell'incrociatore ausiliario *Città di Catania* e di un gruppo misto di siluranti italo-francese.

Successi temperati, sempre in tema di guerra sotto i mari, dalla perdita del sommergibile *Medusa* il 10 giugno, mentre navigava in emersione, a seguito delle diverse avarie ai motori a combustione nel corso della sua missione, silurato da sommergibile austriaco *U 11* (germanico *UB 3*) a venti miglia da Venezia e a sei dalla foce del Piave.(31) A cui si aggiunsero la perdita del sommergibile *Nereide*, silurato dall'*U 5* (al comando del celebre ten. vasc. Georg von Trapp)(32) all'alba del 5 agosto nelle acque dell'isolotto

---

(30) La vicenda dell'*U 12*, unitamente a quella del suo romantico comandante Egon Lerch nonché del recupero del relitto da parte degli italiani, quattordici mesi dopo, è stata ripercorsa dal dott. Achille Rastelli ne "L'affondamento e il recupero del sommergibile austro-ungarico *U-12*", *Bollettino d'Archivio*, marzo 2008. Cfr. anche E.F. Sieche, "L'affondamento del sommergibile austriaco *U-12*: propaganda, leggende, fatti", *Rapidi ed Invisibili* ...", cit., p. 87-115.

(31) Alla successiva ispezione sottomarina, "*la prora venne ritrovata a poca distanza dalla poppa, staccata completamente da questa come se il sommergibile fosse stato tagliato in due*".

(32) Asso della guerra sottomarina, che vanterà ben 19 navi affondate prima di dedicarsi alla più innocua musica nel dopoguerra, così descrive la propria missione nel caso di specie: "... Accostavo già a sinistra, quando vidi improvvisamente, proprio sotto la

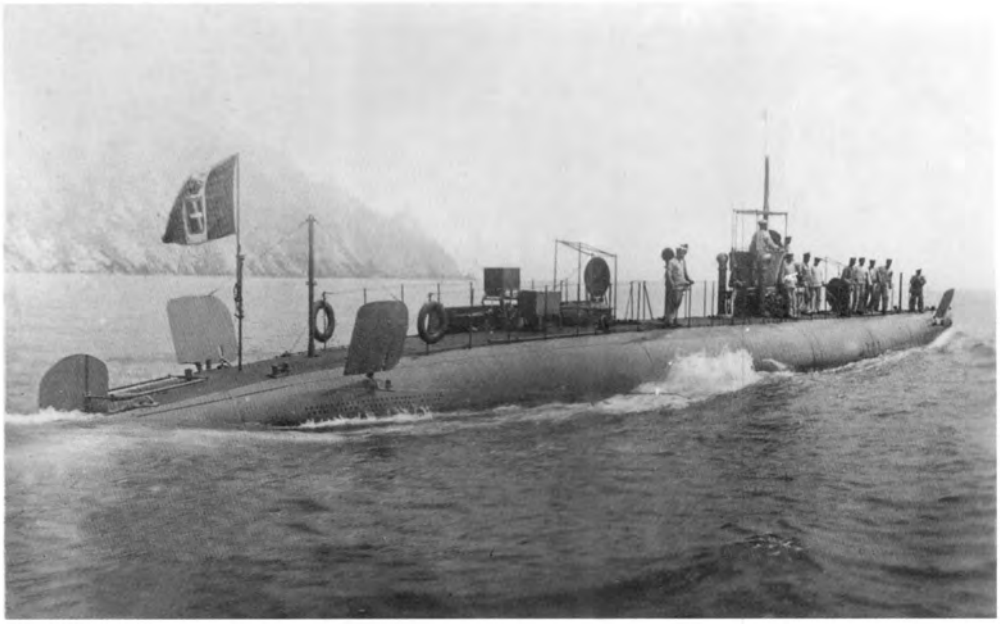
di Zadlo a Pelagosa e – sempre nel mese di agosto 1915 – quelle dell'aeronave *Città di Jesi*, reduce da un'esplorazione e incursione su Pola, e del sommergibile *Jalea* due giorni dopo, che, parimenti reduce da un ennesimo agguato su Pola, urtò su una mina vagante fra Grado e Trieste.(33)

Ma l'opinione pubblica, già turbata dalle non liete vicende della cronaca quotidiana della guerra adriatica, venne addirittura sconvolta dall'esplosione nel porto di Brindisi della corazzata a torri *Benedetto Brin*, da 14 574 tds, il mattino del 27 settembre 1915, che vide la scomparsa di 23 ufficiali (tra cui il contramm. Rubin de Cervin e il comandante Fara Forni) e 400 membri dell'equipaggio. Il duca degli Abruzzi avviò immediatamente un'inchiesta da lui stesso presieduta che, suddivisa in due commissioni, procedette all'escussione dei testimoni, dei superstiti, all'esame del relitto della nave, a una puntuale indagine sugli esplosivi e sulla loro custodia a bordo, e che alla fine, scartata l'ipotesi che la nave fosse stata

---

costa, una bandiera da guerra italiana e potei distinguere un sommergibile (ore 5.13) che sembrava ormeggiato sugli scogli ed emergeva appena da essi ... Misi perciò tutta la barra a dritta e a tutta forza descrissi, a 14 metri di profondità, un cerchio per venire nella rotta di lancio. Emersi col periscopio (ore 5.16) e vidi il sommergibile nemico, a circa 20° a sinistra, venirmi incontro con un angolo e accostare a dritta verso l'U-5. Il battello si stava immergendo e non si vedeva più che un paio di persone sulla torretta e il timone superiore della direzione fuori acqua. Cambiai barra e alle ore 5.18 lanciai a distanza di 200 m un siluro, supponendo di 4 miglia la velocità del nemico. Vidi il siluro passare di prora, perciò lanciai un secondo siluro direttamente contro il battello. Questo siluro colpì. Dopo che una colonna d'acqua ricadde, non fu più possibile vedere il sommergibile; al suo posto vi era sulla superficie una zona circolare liscia". Ministero della Marina-Ufficio del Capo di Stato Maggiore-Ufficio Storico, *I nostri sommergibili durante la guerra 1915-1918*, Roma, 1933, p. 233.

(33) AUSMM, *R.B.*, b. 463, f. 3. Solo sei tra i componenti dell'equipaggio (tra cui il ten. vasc. Guido Cavalieri) riuscirono a fuoriuscire dal sommergibile forzandone il portello, ma uno solo alla fine si salvò, il marinaio torpediniere silurista Arturo Vietri di Avellino, incredibilmente "ripescato nuotante al largo di Grado" all'alba del giorno dopo. Quando gli fu chiesto perché non si fosse diretto verso la più vicina costa istriana, rispose senza esitare: "morto sì, ma vivo mai in mano agli austriaci!", *Il Tempo*, 2 aprile 1954, "Il sommergibile Jalea riemerge dal mare di Trieste". Alle successive indagini si rilevò come il sommergibile giacesse con prora verso terra e con un profondo squarcio a prora a sinistra; le mine in cui era incappato (tipo 3 BO cilindriche, con una parte inferiore tronco-conica e con cinque *urtanti*) formavano un banco su almeno tre file disposte a nord-ovest e a sud del sommergibile stesso.



Il sommergibile di piccola crociera *Medusa*, affondato dal sommergibile austro-ungarico *U 11* presso Porto di Piave Vecchio il 10 giugno 1915. (Collez. Autore)

colpita da un siluro lanciato da un sommergibile nemico che avesse potuto insinuarsi fra le opere delle ostruzioni portuali, senza escludere nemmeno "la lontana eventualità del dolo", ritenne in conclusione che la causa dovesse individuarsi in un caso fortuito, al pari di quanto era successo in altrettanti casi, all'apparenza consimili.(34)

(34) Come per la statunitense *Maine* o per le francesi *Jena* e *Liberté*, AUSMM, *R.B.*, b. 544, f. 2, e 590, f. 1. Di lì a poco però la cosiddetta *Operazione Rigoletto* – abilmente orchestrata da Pompeo Aloisi, già ufficiale di Marina passato alla carriera diplomatica e rientrato nei ranghi durante la guerra – nella notte sul 27 febbraio del 1917, con l'operazione di forzamento della cassaforte del consolato austro-ungarico di Zurigo, diretta dal console, capitano di corvetta Rudolph Mayer, riuscì a smascherare la rete spionistica nemica in Italia, con tutte le sue coperture e complicità al soldo del gruppo *Fall*, permettendo così di fare luce sulle vere cause dolose dell'affondamento sia della *Benedetto Brin* sia della modernissima dreadnought *Leonardo da Vinci* (affondata a Taranto il 2 agosto 1916), su cui esperirono le proprie indagini prima una commissione presieduta dal vice amm. Cutinelli, quindi una commissione speciale composta da parlamentari, ammiragli e tecnici, presieduta dal vecchio

La corazzata a torri *Benedetto Brin*. (Collez. Autore)

La congiuntura della guerra adriatica fece ben presto esplodere le contraddittorie visioni della condotta politico-strategica fra il ministero, lo stato maggiore e il comando dell'Armata; il 24 settembre si dimette il ministro della Marina, vice amm. Leone Viale, e il 12 ottobre lo stesso capo di stato maggiore della Marina, vice amm. Paolo Thaon di Revel. Quest'ultimo, che da tempo aveva detto a Vittorio Emanuele, "*Maestà, devo combattere e guardarmi dagli Austriaci, dagli Alleati e dagli Ammiragli. Le assicuro che i primi mi danno molto meno da fare che gli altri due*",(35) nell'assunto che è sempre meglio "*una direttiva mediocre che due buone ma contrapposte*", chiedeva per sé una destinazione di prima linea come comandante in capo del dipartimento marittimo e della piazza marittima di Ve-

---

ammiraglio Napoleone Canevaro, reduce di Lissa (classe 1838), che pubblicò le risultanze dell'inchiesta nella "riservatissima" *Relazione generale* (Roma, Tip. Del Senato, 1917). Al riguardo dell'*Operazione Rigoletto*, Revel ebbe a dire che quel che aveva fatto Aloisi "*valeva più di una battaglia*"; in merito cfr. *Storia dello Spionaggio*, Novara, De Agostini, 1971, vol. 1, fasc. 2.

(35) G. Speroni, *Il Duca degli Abruzzi*, Milano, Rusconi, 1991, p. 182.

nezia, nella quale, secondo il *Regolamento di guerra delle piazze marittime*, tutte le attività militari e civili si assommavano nell'autorità suprema del comandante della piazza stessa. Entrambi vennero sostituiti dal vice amm. Camillo Corsi, un uomo del duca, già comandante della prima divisione navale della prima squadra e capo di stato maggiore della stessa, nominato ministro della Marina il 30 settembre, dopo un breve *interim* di Salandra, e poi capo di stato maggiore "ff." il successivo 11 ottobre, mentre Millo, altro uomo del duca, lasciò il comando della Divisione esploratori per rilevare, a sua volta, gli incarichi già rivestiti da Camillo Corsi. La *linea dell'offensiva tout court* dunque, nonostante le gravi perdite subite, riporta la sua più significativa vittoria, almeno in termini politici e ordinativi.

Lo scontro navale del 29 dicembre 1915

A partire dalla metà di ottobre 1915 il basso Adriatico venne interessato da vaste operazioni di "strategia" logistica condotte dalla R. Marina di concerto con le unità alleate, intese dapprima ad assicurare i rifornimenti ai serbi, essendo tutte le altre vie terrestri precluse, e poi – quando fu chiaro che l'esercito serbo non avrebbe potuto ulteriormente resistere all'avanzata da nord delle armate austro-ungariche e a quella da levante da parte dei bulgari (ai quali l'Italia aveva dichiarata guerra il 16 ottobre) – a procedere direttamente al salvamento attraverso l'Adriatico dei serbi stessi da Durazzo e San Giovanni di Medua, dove c'era solo un pontile di legno per l'imbarco e alla foce del Bojana (mentre a Valona venivano avviati i reparti in migliori condizioni e la numerosa cavalleria che i serbi si trascinavano dietro), scortando i convogli mercantili in maniera ravvicinata con siluranti e con l'appoggio tattico di incrociatori per far fronte a possibili interventi da parte del nemico (basti pensare che San Giovanni di Medua dista 105 miglia da Brindisi e solo 58 da Cattaro!). Nel contempo, per continuare ad assicurarsi il possesso di Valona, alla cui importanza strategico-marittima abbiamo già accennato, occorreva trasportarvi un imponente corpo di spedizione che, dai 28 000 uomini iniziali, salì presto a ben centomila. La più importante delle scorrerie effettuate dall'imperial-regia Marina(36) si

(36) In merito ricordiamo come il 6 e 7 dicembre l'incrociatore *Admiral Spaun*, scortato da sette siluranti e due idrovolanti, aveva bombardato San Giovanni di Medua, affondando vari piroscafi tra cui l'italiano *Benedetto Giovanni*.

verificò la notte sul 29 dicembre e, mirata su Durazzo, venne affidata all'esploratore *Helgoland* con una squadriglia di cinque caccia (*Tatra*, *Csepel*, *Triglav*, *Lika* e *Balaton*), alcuni di essi già noti per lo sfortunato episodio del *Turbine*. Durante la rotta di avvicinamento, l'*Helgoland*, a 24 miglia a levante di Punta Menders, investì un sommergibile, il francese *Monge*[37] che, appena emerso, fu attaccato e affondato dal *Balaton*, che seguiva di poppa l'*Helgoland*. Fortunatamente in porto alle 07.30 del 29 dicembre, quando iniziò il bombardamento austriaco, c'era solo un piroscafo (il greco *Mikael*) e due velieri, che vennero subito distrutti, mentre i caccia *Ostro* ed *Euro*, segnalati dall'esplorazione aerea austriaca, avevano già ripreso il mare. La reazione delle batterie di piccolo calibro di Essad Pascià sospinse però i caccia *Lika* e *Triglav* su un campo minato; il primo affondò rapidamente, mentre il secondo, danneggiato, fu preso a rimorchio prima dallo *Csepel* (che però nell'operazione ebbe un cavo d'acciaio incattivato nell'elica di dritta) e, quindi, dal *Tatra*. Alle 10.45 il gruppo austriaco intraprendeva la via del ritorno, mentre alle 11.49 usciva da Cattaro, dietro richiesta dell'*Helgoland*, un gruppo di sostegno formato dall'incrociatore corazzato *Kaiser Karl VI* e quattro torpediniere e, subito dopo, l'esploratore *Novara* con altre siluranti. Nel contempo da Brindisi, in esito a un marconigramma dalla nave cisterna *Tevere* e a una segnalazione telegrafica, per quanto incompleta, rilanciata dalle nostre stazioni di vedetta, alle 07.45 uscivano l'incrociatore britannico *Dartmouth* e l'esploratore *Quarto*, mentre i cinque caccia francesi della scorta prevista ritardarono la partenza di circa un'ora; rotta diretta per Cattaro nel calcolo che, dirigendo per Durazzo, ormai sarebbe stato troppo tardi. Quindi sempre da Brindisi uscivano alle 09.30, come rincalzo al gruppo *Dartmouth*, anche il *Weymouth*, l'esploratore *Bixio* e una squadriglia di quattro caccia. Il comando delle operazioni in mare venne assunto, secondo il criterio dell'anzianità, dal contramm. Belleni (nave ammiraglia *Bixio*). Gli ordini: tagliare la ritirata al nemico, dirigendo anch'essi su Cattaro, disponendo i caccia *Abba* e *Nievo* in esplorazione avanzata. Alle 13.00, all'altezza di Capo Rodoni, avvenne l'avvistamento fra il gruppo *Dartmouth* (nel frattempo raggiunto dalla squadriglia dei cinque caccia francesi) e il gruppo *Helgoland*, che risaliva lentamente verso nord. L'*Helgoland* a questo punto decise di far mollare il ri-

(37) Il comandante, tenente di vascello Roland Morillot, dopo aver provveduto alla salvezza dell'equipaggio, volle rimanere sul suo sommergibile e con esso affondò; con *motu proprio* Vittorio Emanuele gli concesse la Medaglia d'Oro al Valore Militare.

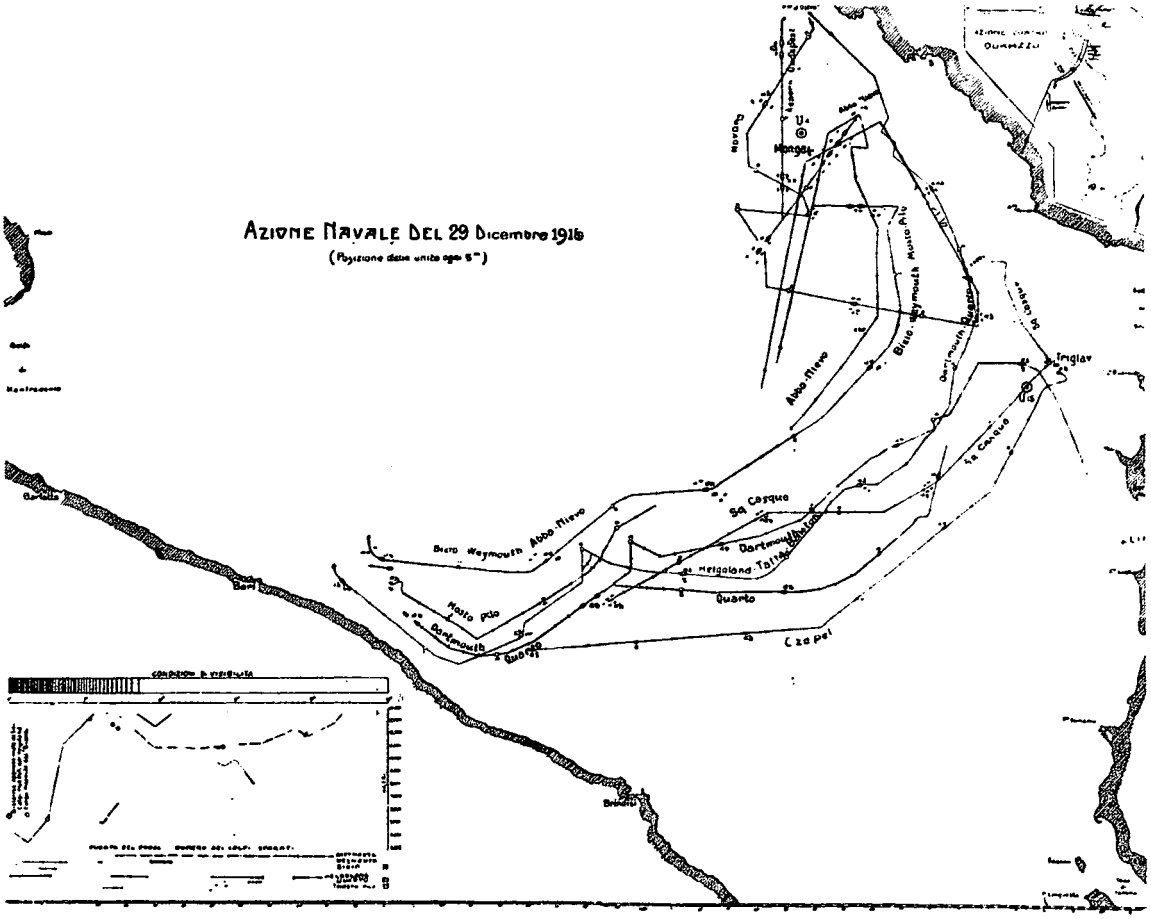


Grafico dell'azione navale del 29 dicembre 1915. (USMM)

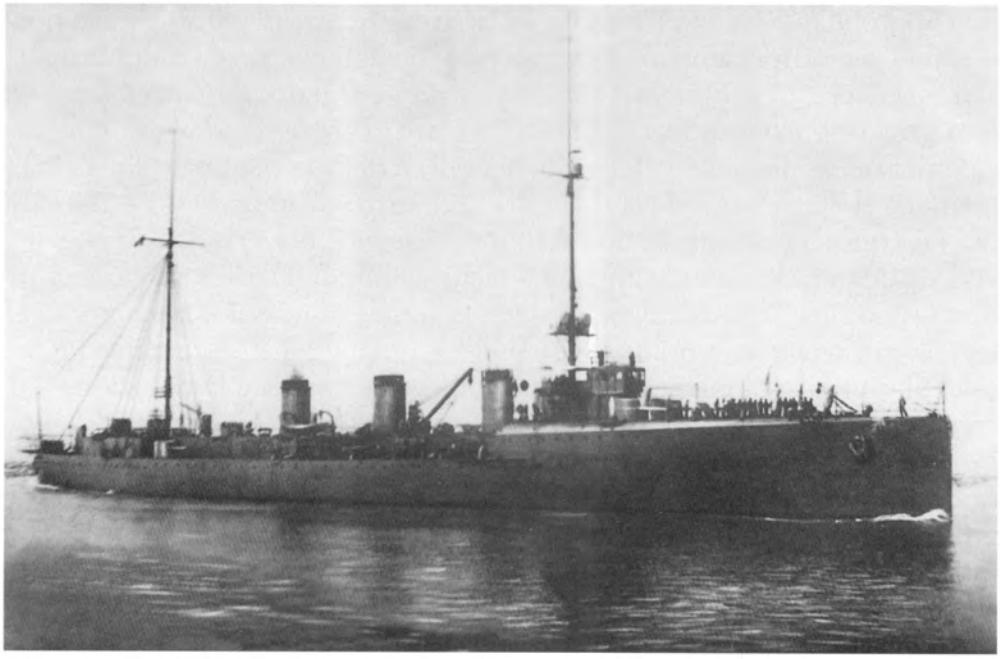
morchio del *Triglav* (che di lì a poco sarebbe stato affondato dai caccia francesi), dando così libertà di manovra allo *Csepel* per i noti problemi e, quindi, di prendere caccia per ponente, inseguito dal gruppo *Dartmouth* che volgeva contro di esso, aprendo il fuoco a distanza di 11 000 m.

L'*Helgoland* assunse una rotta parallela all'incrociatore inglese che accostava sulla dritta alla massima distanza consentita dagli alzi. Le salve del nemico caddero da principio tutte corte e soltanto quando la distanza divenne inferiore si cominciarono ad avere colpi lunghi e subito dopo anche salve centrate. Il tiro austro-ungarico continuava sempre ad essere corto e le granate non raggiungevano il segno an-

che quando si misurava una distanza di soli 8.900 metri. Il comandante, capitano di vascello Enrico Seitz considerava come suo compito principale quello di preparare e condurre a termine l'evasione dall'accerchiamento nemico,(38)

mentre lo *Csepel*, a sua volta, avvistate alcune colonne di fumo in direzione nord, decise di invertire la rotta e cercare di riunirsi all'*Helgoland*. Alle 13.55 l'*Helgoland* ricevette un primo colpo "sulla dritta alla grua della lancia n. 1, quindi col lanciasiluri di poppa lanciò un siluro contro il *Quarto*, che subito accostò a sinistra, scadendo notevolmente di poppa, e alle 14.27 ricevette l'ordine dal *Dartmouth* di attaccare lo *Csepel*, sicché nelle due ore circa si svolse tra i due un duello di artiglieria mentre, a sua volta, il *Dartmouth* continuava a sostenere un vivo combattimento con l'*Helgoland*. Nel contempo il gruppo *Bixio*, avvistato alle 13.45 l'incrociatore *Kaiser Karl VI* che navigava lungo la costa albanese, senza impegnarlo per ragioni di relatività di fuoco, interrotta la sua avanzata verso nord, ripiegava per sud-ovest. Alle 15.32 scorto il gruppo austro-ungarico, manovrava per entrare in contatto balistico con esso, mantenendosi a nord del *Dartmouth* stesso. A sua volta l'*Helgoland*, riuscito a portarsi a ponente di quest'ultimo, accostando per nord-ovest, venne a trovarsi sotto il fuoco del gruppo *Bixio*. Era quello il *momento culminante della battaglia* che bisognava sfruttare fino in fondo coordinando meglio l'azione dei numerosi inseguitori in un rapporto di forze estremamente favorevole (4:1 per gli esploratori, 9:3 per i caccia). "Le salve erano molto ben centrate e in esse si riconoscevano assai bene l'esplosione delle granate da 15 cm del *Weymouth* a cagione del colore verdastro del gas da liddite".(39) I caccia *Abba* e *Nievo* cercavano di tenersi stretti allo *Csepel* che però, in un rapido combattimento fra i 6000 e gli 8000 m, riuscì a tagliare loro la rotta e a ricongiungersi con l'*Helgoland*. Fingendo di dirigersi verso sud, alle 16.30, l'*Helgoland* (sia pur colpito ben cinque volte, con gravi avarie, morti e feriti a bordo) venne imitato dalle unità nemiche, credendo che volesse guadagnare il largo, mentre riprese dopo un breve percorso la rotta per ovest-sud-ovest sino a dodici miglia dalla costa italiana, prendendo infine caccia (subito dopo le 18.00) alla massima velocità decisamente verso nord e lasciandosi, col calar della notte, sempre più indietro i suoi inseguitori. "*Quando mi resi con-*

(38) H. Sokol, II, p. 70.
(39) *Ibidem*.



L'esploratore *Quarto*, di 3441 tds. (Collez. Autore)

to della manovra iniziata dall'incrociatore e riconobbi che esso mi sarebbe passato di prora senza che io lo potessi impedire" – scrive il contramm. Bellini nel suo rapporto – "*accostai bruscamente a sinistra per dispormi su rotta parallela alla sua* [rotta vera 14°] *ma il Weymouth non mi seguì e si frappose fra il "Nino Bixio" e il nemico. Io fui così costretto a cessare il fuoco per non colpire l'incrociatore inglese*". Un potente complesso navale di ben tredici unità alleate, una volta perso il contatto col gruppo austriaco, non riuscì più a ristabilirlo nel corso della notte che seguì. L'idea giusta l'aveva a questo punto avuta il duca degli Abruzzi che, seguendo da Taranto le operazioni in corso, "suggerì" al Comando della II Squadra navale di Brindisi di far uscire unità di supporto per contribuire a dare la caccia agli austriaci da sud, ma a Brindisi non si ritenne opportuno effettuare l'uscita di altre navi, nel timore che, nell'oscurità della notte, le unità alleate finissero per cannoneggiarsi a vicenda!

I risultati materiali della giornata del 29 dicembre erano sì dunque a favore degli alleati (con due caccia nemici affondati e altre unità danneggiate), ma subito si ebbe comunque la sensazione di essersi lasciati sfuggire un successo maggiore che avrebbe potuto essere a portata di mano,

non approfittando di quell'insieme di circostanze favorevoli, che forse non si sarebbe più ripresentato, e infliggendo, finalmente, una sonora lezione agli austriaci. "*La selvaggina circondata da ogni parte dai cacciatori era loro sfuggita*", avvalendosi del fattore velocità (l'*Helgoland* aveva conservato per ore la massima velocità di 29 nodi) e della eccezionale abilità manovriera. Il 30 stesso il duca degli Abruzzi arrivò all'improvviso a Brindisi per far conoscere a tutti il suo profondo "biasimo" per i risultati, a suo avviso deludenti, dell'azione appena conclusa; quindi iniziò, a stretto giro di posta, una fitta corrispondenza tra lo stato maggiore e il contramm. Belleni, comandante superiore in mare nella giornata del 29 dicembre che, in esito al rapporto di missione di quest'ultimo, ne sancisce la rimozione dal comando della Divisione esploratori, contestandogli "*di non aver saputo trarre dalle forze ai suoi ordini tutto il rendimento che si ripromettevano le circostanze favorevoli nell'occasione che forse non si ripeterà*".(40) Il gruppo *Dartmouth*, per esempio, dopo le istruzioni, peraltro molto sommarie, al momento dell'uscita da Brindisi, "non aveva ricevuto nessun successivo ordine" dal comandante superiore in mare; le due squadriglie di caccia (con ben nove unità) "non erano state utilizzate secondo le loro potenzialità"; lo stesso gruppo *Bixio* da parte sua, anziché seguire il nemico "con rotta al traguardo", avrebbe dovuto continuare a seguire invece una "rotta verso ponente" per interporsi fra le unità austriache e le loro basi; nessun coordinamento era stato posto in essere poi con il comando superiore di Brindisi per ottenere unità di rincalzo "al fine di serrare il nemico da sud" e, infine, di sottolineava negativamente la preventiva rinuncia a qualsiasi azione di ricerca notturna, lasciando il nemico indisturbato a 25 miglia da Brindisi. Contestazioni molto gravi, alle quali l'ammiraglio Belleni cerca di rispondere col proprio "memoriale" di ben 25 pagine (oltre al grafico) in data 9 febbraio 1916(41) indirizzato al ministro della Marina, la cui parte più condivisibile si riferisce proprio all'atteggiamento passivo del comando superiore navale di Brindisi (vice amm. Cutinelli) in tutta la vicenda in questione. Se di fatto, in termini di analisi storica, non può risultare mancante un'azione di coordinamento e di direzione tattica in mare, gravissima risulta pure l'assoluta abulia del comando superiore di Brindisi di cui, denuncia a sua volta Belleni, "*la mancanza di qualsiasi forma di cooperazione e d'interessamento; non un velivolo, non un som-*

(40) *Ibidem.*

(41) ACS, *carte Del Bono*, cass. 2, f. 7.

mergibile, non un qualsiasi mezzo di esplorazione o di offesa con il nemico a trenta miglia dalla costa pugliese". Oltre che tenerlo costantemente informato delle proprie posizioni, cosa che doveva fare il comandante superiore in mare, si doveva forse permettere la licenza di dare suggerimenti, ben sapendo (e qui il tono si fa sarcastico) quale ammiraglio fosse a comando della II Squadra, "*ben noto per prontezza di percezione, d'iniziativa, d'energia*"? "Quando ogni energia di chi opera è concentrata nell'osservazione dell'azione e nel valutarne tutte le possibili conseguenze" – fa rilevare correttamente l'amm. Belleni – "le notizie da trasmettere devono essere limitate a quelle indispensabili ai fini dell'azione stessa. Alla mente coordinatrice del Comandante in capo il compito di raccoglierle e valutarle". Come poteva poi il gruppo *Bixio* continuare a frapporsi da solo tra il gruppo Helgoland e le proprie basi, sapendo in mare un forte gruppo nemico di sostegno, che non avrebbe certo potuto affrontare se non col supporto di forze equivalenti. Nessuno si era infatti premurato di far uscire in mare né gli incrociatori *Ferruccio* e *Varese*, "che si trovavano già sotto pressione" a Valona, né tanto meno le corazzate *Regina Elena* e *Roma* "pronte a muovere in tre ore" da Brindisi. Ma in Marina la polemica, anche nei suoi aspetti positivi, non paga mai né contribuisce a cambiare le cose, almeno in tempi brevi.(42) Belleni perse il comando e Cutinelli (nonostante l'aggravante di aver rifiutato il "consiglio" nientemeno del comandante in capo dell'Armata) mantenne il suo.

Presto svanì la speranza che l'azione del 29 dicembre potesse dissuadere gli austriaci dall'attaccare le linee marittime di salvataggio dei serbi, e infatti il 6 febbraio ancora l'*Helgoland*, con il caccia *Wildfang* e sei torpediniere (con due velivoli in esplorazione e sommergibili in agguato) sono ancora davanti a Durazzo, dove un convoglio era sotto carico e un altro si era appena allontanato sotto la scorta degli incrociatori *Agordat* e *Città di Sassari*. La crociera di protezione alleata era formata dal *Liverpool* e dal *Bronzetti*, che stavano per essere rilevati dal *Weymouth* e dal caccia francese *Bouclier*, mentre la protezione ravvicinata era assicurata dai

(42) Sarà in seguito Revel a giudicare negativamente il vice amm. Cutinelli, "non ulteriormente idoneo agli alti Comandi navali" sia in esito all'inerzia dimostrata, come vedremo, nell'azione del 15 maggio 1917, sia anche "sulla sua condotta in relazione all'esposto Belleni" per i fatti di due anni prima, "in cui si era dimostrato completamente assente". *Iibidem*, nota n. 29/PRS del 31 gennaio 1918, il capo di stato maggiore al ministro della Marina, vice amm. Del Bono).

caccia *Abba* e *Ardente*. Avvistato il *Wildfang*, l'inseguimento fu affidato al *Bronzetti* (cap. corv. Francesco Grixoni), che si avvicinò al caccia con un audace manovra sin sotto le batterie costiere, tanto che il *Liverpool*, allarmato per la sua incolumità, gli inviò l'ordine radiotelegrafico di ritirarsi. Il *Weymouth* e il *Bouclier* attaccarono a loro volta il gruppo *Helgoland* senza però mettere a segno colpi utili a causa della distanza, mentre le torpediniere austriache (due di esse entrarono peraltro in collisione tra loro) lanciarono a loro volta invano i propri siluri.

Momenti di grave tensione e di generale allarme si vissero nei giorni immediatamente precedenti l'evacuazione finale della base di Durazzo (26 febbraio), con gli ultimi convogli ormai sotto il tiro delle artiglierie terrestri nemiche e con la possibilità di un intervento massiccio della Imperial-Regia Marina. Mentre l'incrociatore torpediniere *Agordat* e gli incrociatori protetti *Libia* e *Puglia*, in pessime condimeteo ("una delle peggiori giornate di tutta la campagna"), battevano le posizioni nemiche, altri tre incrociatori ausiliari della classe "Città" (*Siracusa*, *Catania* e *Sassari*) con tutti i caccia disponibili, si apprestavano a scortare l'ultimo convoglio di quindici piroscafi, con una crociera di protezione formata dalle navi da battaglia *Regina Elena* e *Napoli*, scortate da tre unità (incrociatori *Weymouth* e *Liverpool*, esploratore *Marsala*) e due squadriglie di caccia. A Taranto l'intera Armata era tenuta "coi fuochi accesi", mentre nell'alto Adriatico Revel, da parte sua, si teneva pronto a muovere. Ma anche questa volta non successe niente, nel senso che le forze navali austriache non si mossero. La grande operazione di strategia logistica relativa al salvataggio dell'esercito serbo era stata compiuta; sulla facciata della Capitaneria di porto di Brindisi, si conserva ancora una lapide posta nel 1924 con grande solennità, alla presenza del grande Ammiraglio Thaon di Revel, all'epoca ministro della Marina, e delle più alte autorità del nuovo Regno dei serbi-croati-sloveni, che così fissa nel marmo i dati statistici di tutta l'impresa:

> Dal Dicembre MCMXV al Febbraio MCMXVI / le navi d'Italia / con cinquecento ottantaquattro crociere protessero / l'esodo dell'esercito serbo / e / con duecentodue viaggi trassero in salvo / centoquindicicimila dei centottantamila profughi / che dall'opposta sponda tendevano la mano.

Un'operazione che se ebbe alla Camera dei Comuni il caloroso plauso dello stesso primo ministro lord Balfour, si avvitò invece quasi subito in una serie di polemiche con la storiografia francese per l'attribuzione

della primizia dell'operazione stessa.(43) Quel che è importante far rilevare ai fini della strategia globale dell'Intesa è che le unità serbe che fu possibile ricostituire furono inviate sul nuovo fronte macedone, dove nell'agosto del 1916 venne pure inviata una divisione italiana, primo nucleo di un corpo di spedizione che ben presto arriverà a contare 46 000 uomini, con tutta una serie di nuovi problemi di trasporto e logistici che gravarono principalmente sulla R. Marina. Fino alla fine della guerra infatti, avrebbe impegnato le proprie unità in ben 4924 missioni per la scorta dei relativi convogli da e per Salonicco, avendo come punto di approdo nell'Egeo l'isola di Milo e come nave appoggio l'unità francese *Provence*.

Guerriglia navale in Adriatico

La guerra marittima in Adriatico nel secondo anno di guerra si limita a una serie di piccole azioni isolate, a malapena collegate nel tempo e nello spazio, un'offensiva minuta, intesa, almeno nelle intenzioni, a sfinire il nemico e a costringerlo a una costante difensiva, impedendogli così di nuocere.

Il 3 gennaio, pilotata da Nazario Sauro, una squadriglia di quattro torpediniere si inoltra in perlustrazione nel Golfo di Trieste, spingendosi sino a mezzo miglio da Punta Salvore, per evitare che, approfittando della nebbia, gli austriaci non tentassero un'uscita per eseguire affondamenti di mine, mentre lentamente, giorno per giorno, si cerca da parte italiana sempre più, proprio con le torpedini, di bloccare il nemico con sbarramenti sempre più ravvicinati e continuamente rinnovantisi dinanzi alle sue coste e ai suoi porti (operazioni che resero famose all'epoca le squadriglie di torpediniere, dal nome dei loro comandanti, "Bogetti", "Menini", "Amici" e "Gonzembach", e quella d'alto mare "Ferrero"). Mentre a livello difensivo, dal febbraio 1916, si comincia a notare l'efficacia dei "treni armati" che, muniti di artiglierie di medio calibro e di pezzi antiaerei

(43) In merito ricordiamo gli interventi di Camillo Manfroni con cui contesta le tesi degli scrittori francesi coevi (De Rivoyre, Tramond, Ripet-D'Alezier), *Rivista Marittima*, giugno e ottobre 1924, e *Il Resto del Carlino* del 4 settembre 1924, oltre che nel suo saggio *I nostri alleati navali* Milano, Mondadori, 1927; e inoltre (in aperta polemica con gli scritti di La Bruyère, Varschalde e De Perceval), E. Bravetta, *La Grande Guerra sul mare*, Milano, Mondadori, 1925, vol. I, p. 280 ss.

fungevano da batterie mobili (di cui Revel, insieme al ministro dei Lavori pubblici Augusto Ciuffelli, si assumeva volentieri la paternità), per rintuzzare prontamente le puntate offensive aero-navali del nemico contro le cose italiane. I britannici erano soliti dire al riguardo: "*Dio è in cielo, Jellicoe in mare e Thaon di Revel in ferrovia*". Partendo dai centri propulsivi di Venezia e Brindisi, ci si propone di tenere l'Adriatico nella stretta morsa di una vigilanza continua, accettando il combattimento anche in condizioni non ottimali. Come avviene la notte sul 24 maggio, primo anniversario di guerra, allorché una sezione di torpediniere al largo di Chioggia (*22 OS*, ten. vasc. Guido Po e *21 OS*, ten. vasc. Pertusio) intercettano un nucleo di caccia e torpediniere nemiche che formavano una catena di appoggio e protezione di una squadriglia di velivoli destinati a bombardare Padova. Lanciatasi contro la torpediniera austriaca *75 T* più vicina, la *21 OS* viene colpita con conseguente incendio e allagamento a bordo, mentre inizia il nutrito fuoco della squadriglia dei caccia, che comunque decide subito di ritirarsi, rinunciando a inseguire le torpediniere italiane, il cui intento era proprio quello di attirarli in una zona minata.

Proprio a Venezia comincia a farsi strada l'idea di portare l'offesa direttamente all'interno delle basi con il piano ventilato dal ten. vasc. Manfredi Gravina, aiutante di bandiera dello stesso Revel e comandante della torpediniera *24 OS*, a disposizione del comandante della piazza. Consultatosi con Nazario Sauro, punto di riferimento essenziale per ogni azione da tentare sulla costa nemica, Gravina propone a Revel di penetrare, proprio con la *24 OS* (alla quale vennero apportate alcune modifiche per alleggerirla), nella *sacchetta* del porto di Trieste per silurarvi i piroscafi colà riuniti. L'operazione viene tentata, sempre con Sauro a bordo come pilota, con un attacco diversivo contro la base di sommergibili di Muggia e la protezione a distanza di una squadriglia di caccia e di torpediniere. Penetrato nel porto senza difficoltà, al momento di essere scoperto, Gravina lancia i siluri di poppa a due secondi di distanza "contro una massa scura di un grosso scafo, i cui alberi si distinguevano abbastanza nettamente", poi fatto oggetto della nutrita fucileria avversaria e ricercato dai fasci luminosi dei proiettori, riesce fortunosamente a ripercorrere la via del ritorno. Nonostante i frammenti ricaduti sulla torpediniera, nessuna unità nemica risultò però essere stata colpita, ma in una guerra in cui i toni morali cominciavano ad avere un grande significato, l'impresa assume quello di una "vittoria morale" (e non sarebbe stata la sola!). Nella guerra minuta e spicciola che si conduce nell'Adriatico, con le sue "*piccole ma belle e gloriose imprese*", per dirla con le parole dello storico Camillo Man-

froni,(44) immaginate quale effetto dovessero sortire le notizie che provenivano dalle acque dello Jutland, dove il 31 maggio "la flotta che era stata costruita per disputare il dominio dei mari inciampò in quella che l'aveva detenuto per secoli. Nelle prime ore della sera le due squadre navali, le più grandi che il mondo avesse mai visto, si cercarono l'un l'altra a tentoni, si sfiorarono, si allontanarono, si sfiorarono ancora e si allontanarono ancora. E quando spuntò l'alba del '*glorioso primo giugno*' con grande imbarazzo la *Grand Fleet* si trovò a sfilare in parata in un mare vuoto". La *Grand Fleet* aveva perso tre incrociatori da battaglia, tre corazzati e otto cacciatorpediniere, mentre le perdite della *Hochseeflotte* ammontavano a una corazzata, un incrociatore da battaglia, quattro leggeri e cinque caccia. I britannici avevano avuto 6097 morti (il doppio di Trafalgar) contro i 2545 dei tedeschi. "L'unica battaglia navale della Grande Guerra", ben lungi dall'essere "decisiva" ai fini della conquista mahaniana del "*command of the sea*", non fu così altro – per dirla sempre con Liddell Hart – "che una voce secondaria nel lungo conto da macellaio della guerra stessa". Nella documentazione navale italiana (soprattutto del *Comitato per l'esame dei progetti di navi*) ci possiamo rendere conto *ictu oculi* con quale puntualità e profondità le vicende dello Jutland/Skagerrak venissero esaminate "a caldo" già all'indomani degli eventi stessi, sulla scorta della documentazione raccolta dall'addetto navale italiano a Londra, per cercare di trarne "utili insegnamenti", sia "per quanto ha tratto alle costruzioni navali in genere e all'efficienza delle strutture protettive delle navi in specie", sia in ordine alla strategia e alla tattica posta in essere dalle due squadre contrapposte, oggetto poi, negli anni successivi, di infinite diatribe e ricostruzioni storiche anche sulle colonne della *Rivista Marittima*. Quel che importa rilevare in questa sede è come l'inconcludenza della battaglia abbia rimosso negli ammiragli italiani quella sorta d'imbarazzo operativo derivante dal fatto che, nonostante le intenzioni talora manifestate, grandi battaglie fra unità di superficie in Adriatico non c'erano state; cade il mito della battaglia decisiva, e tale caduta conforta Thaon di Revel della bontà dei criteri strategici professati, razionalmente imperniati, come abbiamo visto, sulla teoria

(44) "Dopo quasi due anni di guerra navale" – commenta con un filo d'ironia Liddel Hart – "la situazione era la seguente: la flotta inglese stava ancora aspettando l'occasione favorevole per ingaggiare battaglia, mentre quella tedesca era più lontana che mai dal conseguire il suo obiettivo preliminare: l'indebolimento dell'avversario" (*op. cit.*, p. 352).

del "rischio (da affrontare) equivalente ai danni (da infliggere al nemico)", senza nessun inutile e pericoloso velleitarismo (non avrebbe detto Liddell Hart, sul filo del paradosso, che il difetto più grande della battaglia dello Jutland consisteva proprio nel fatto di essere stata combattuta?). Anzi Revel si avvarrà della "lezione dello Jutland" per ribadire i concetti operativi precedentemente espressi, rintuzzando le velleità dei "falchi" (il duca degli Abruzzi, Cagni e Millo) e le loro pericolose iniziative (che avevano portato al siluramento dell'*Amalfi* e del *Garibaldi*), quando, in punto di sintesi strategico-operativa *ex-post*, affermerà:

> Nell'attuale situazione generale si ritiene che importanti nuclei di navi da battaglia debbano prendere il mare solo per muovere incontro a reparti simili nemici, *e quando abbiano ragionevoli probabilità di costringerli a battaglia senza prolungare troppo la propria permanenza al largo*. Così hanno fatto finora tutti gli Alleati, non esclusa la poderosissima *Grand Fleet*, la quale inoltre dispone di eccezionali mezzi di protezione contro i sommergibili ed opera in un più vasto scacchiere ove l'azione di essi è meno efficiente che nel ristretto Adriatico. Così han fatto finora anche gli avversari con la sola eccezione dell'uscita la largo della flotta tedesca dalla quale è risultata la battaglia del Jutland, che ebbe tutti i caratteri dell'*inseguimento* nei riguardi degli Inglesi, della *ritirata* nei riguardi dei tedeschi ... non si può certo prevedere quali propositi avrà il nemico: non si può però notare che la situazione generale non è mutata al punto da dover ritenere che egli voglia presto modificare la condotta strategica sinora tenuta ed assumere un'attitudine di decisa offensiva ... approntare le motrici ed inoltrarsi nell'Adriatico col grosso delle forze alleate, solo perché si ha notizia che la squadra austriaca ha preso il mare, non si ritiene conveniente: invero mancherebbe ogni ragionevole probabilità di imporre al nemico la battaglia, *se egli non la vuole*; ci si esporrebbe al grave rischio dei sommergibili, che certamente il nemico sguinzaglierebbe in precedenza sulle nostre probabili rotte nel maggior numero possibile.(45)

---

(45) Archivio Storico-Diplomatico del Ministero degli Affari esteri (ASDMAE), *Affari Politici, Italia, Corrispondenza Esteri-Marina*, Thaon di Revel al ministro degli Esteri, barone Sidney Sonnino, Riservato Personale, Considerazioni circa la condotta della guerra marittima, promemoria in data 10 maggio 1918, 4 p.; e inoltre AUSMM, *R.B.*, b. 508 (per quanto attiene al materiale documentario esaminato sulla battaglia dello Jutland).

Di fronte alla tradizionale "strategia della battaglia decisiva in mare", che nella Grande Guerra sembra segnare ormai il passo, si fa quindi sempre più strada in Italia la "strategia della battaglia in porto", come risposta, nel peculiare scacchiere operativo adriatico, alla "strategia di attrito e logoramento" di un nemico che rifiuta la battaglia al largo. Tutta una serie di operazioni successive sono quindi mirate proprio al diretto forzamento delle basi nemiche, affidato alle unità leggere di superficie (e poi insidiose) determinate, di volta in volta, da singoli obiettivi tattici. Nell'alto Adriatico registriamo quindi il forzamento del porto di Parenzo, da dove partivano le azioni aeree contro Venezia, missione affidata al cap. vasc. Carlo Pignatti Morano e allo *Zeffiro*, al comando di Costanzo Ciano, pilota sempre Sauro, che con due torpediniere, protetta al largo da una crociera di esploratori e caccia, doveva penetrare nel porto nemico per individuare e bombardare la stazione idrovolanti. Con piglio quasi piratesco, Sauro, parlando in dialetto veneto, sulla banchina convinse tre gendarmi ad aiutarlo addirittura nelle operazioni d'ormeggio, quindi sequestratone uno e condottolo a bordo, si fece dire l'esatta ubicazione della stazione in questione, contro cui lo *Zeffiro* diresse immediatamente i suoi colpi, mentre il tiro delle batterie costiere fu contrastato dall'*Alpino* e dal *Fuciliere*, e il successivo attacco di velivoli nemici, sulla via del ritorno, parimenti da quelli italiani, tempestivamente partiti da Venezia.

Come pure segnaliamo l'intervento della squadriglia torpediniere "Bogetti" (*19*, *20* e *21 OS*) il 24 giugno nelle acque di Pirano, dove era stata segnalata un'unità nemica (e sempre con la partecipazione di Nazario Sauro); il caposquadriglia penetrò audacemente nel porto sotto il tiro delle batterie nemiche, dando poi il segnale di ritirarsi solo nella consapevolezza di esporre il resto della squadriglia a inutili e sicure perdite.

Nel contempo nel basso Adriatico (dove Cagni, promosso vice ammiraglio, aveva assunto a maggio il comando superiore di Brindisi, mentre il vice ammiraglio Millo assumeva quello di Valona) il problema strategico di fondo era quello di impedire che Durazzo, abbandonata dagli italiani alla fine di gennaio, come abbiamo visto, divenisse una base navale austriaca per il rifornimento logistico delle truppe nemiche in Albania. E proprio contro Durazzo il 7 giugno effettuano la prima prova operativa di forzamento delle basi nemiche i nuovi motoscafi antisommergibili (*MAS 5* e *7*), fortemente voluti da Revel sin dal 1914, che, rimorchiati da due torpediniere a cinque miglia da Capo Durazzo e con una crociera di protezione al largo di una squadriglia di caccia francesi, i tenenti di vascello Berardinelli e Pagano di Melito dirigono contro il piroscafo *Lokrum*,

lanciando i loro siluri con pieno successo. Revel, dal canto suo, plaude all'esordio operativo del M.A.S. con queste parole: "*Noi possiamo dire di aver trovato l'arma propria di questa guerra, l'arma che si conviene di più ai nostri uomini!*".

Lo stesso copione (al rimorchio di torpediniere, che restavano in crociera ravvicinata, mentre al largo incrociavano due gruppi di esploratori e caccia) viene eseguito, qualche giorno dopo (nella notte sul 16): un altro attacco contro San Giovanni di Medua, ma i due M.A.S. penetrati nel porto lo trovarono vuoto dai pur segnalati obiettivi. E il giorno dopo si procede ancora contro Durazzo, affondando due piroscafi. E capita anche che le offensive sulle due sponde contrapposte finiscano per incrociarsi, come accade la notte sul 2 agosto laddove, mentre la spedizione italiana che aveva portato il *MAS 6* di Berardinelli sempre contro Durazzo (per distruggere la stazione di vedetta montata su un piroscafo semiaffondato) era già sulla via del ritorno, viene segnalata in mare la presenza di unità austriache, che avevano tentato di bombardare Molfetta. Si trattava dell'incrociatore protetto *Aspern* (classe "Zenta", da 2350 tds) e di una squadriglia di caccia, contro cui mossero la squadriglia di ritorno da Durazzo (francese con caposquadriglia *Indomito*) insieme ai caccia *Abba* (cap. freg. Roberto Petrelluzzi) e *Ardente* (ten. vasc. Luigi Tagliavia, un nome che era tutto un auspicio), che dal canto loro stavano effettuando una perlustrazione ordinata dal comando di Valona. Cagni fece uscire da Brindisi, in un primo tempo, l'esploratore *Bixio* e una squadriglia di caccia (*Nievo, Mosto, Pilo*) e, quindi, a ogni buon fine (l'esperienza dell'azione tattica del 29 dicembre non era passata invano), anche l'incrociatore *Liverpool* con una squadriglia di caccia francesi. Il rapido contatto balistico avvenne con i due caccia *Abba* e *Ardente*, che aprirono il fuoco contro la retroguardia del gruppo austriaco, vivacemente contrastati dall'*Aspern*, che era in testa alla formazione e perciò fuori tiro; la sopraggiungente squadriglia francese, oggetto di un fuoco ben nutrito, fu costretta a invertire la rotta, mentre il gruppo austriaco, sulla cui coda si era concentrato il fuoco, senza risultato, dei caccia italiani, si allontanava rapidamente verso Cattaro e le sue potenti fortificazioni costiere. "Nessun danno d'ambo le parti".

In buona sostanza il *Diario delle principali azioni alle quali ha partecipato la R. Marina*, nel periodo dal 6 febbraio al 22 dicembre 1916,(46)

(46) AUSMM, *R.B.*, b. 277, (1916).

registra "36 azioni di guerra", singolarmente poi definite e brevemente riassunte come "azioni di attacco, contrattacco, inseguimento, bombardamento, forzamento di basi nemiche". Né mancano nella strategia dell'agguato posta in essere dalla R. Marina perdite dovute sia a tragiche fatalità sia all'offesa trasversale nemica, essenzialmente subacquea: il 28 giugno del 1916 la torpediniera d'alto mare *Serpente*, entrata in collisione con l'incrociatore ausiliario *Città di Bari*, affonda mentre è stata già presa a rimorchio del caccia *Lanciere*; il caccia *Impetuoso*, il 10 luglio, in crociera di vigilanza per la protezione dei *drifter* nel *barrage* di Otranto, colpito da un siluro nemico "viene letteralmente squarciato al centro dello scafo, le cui estremità sono poi scomparse in dieci secondi", e poi ancora, il 29 agosto, il caccia *Audace*, capocolonna di un convoglio diretto a Salonicco, viene investito "all'altezza dell'albero di poppa" dal piroscafo requisito *Brasile*, che faceva parte del convoglio in parola, sebbene l'inchiesta esperita dalla Capitaneria di porto di Taranto, ai sensi dell'art. 112 del Codice marittimo allora vigente, pur lamentando "l'eccezionale gravità del naufragio non causato da atti di guerra", non riconobbe, in tema di responsabilità, "nessun elemento di colpa, dolo, negligenza o imperizia" a carico del comando e del personale del *Brasile* stesso.

Ma l'opinione pubblica venne in particolare colpita dalla sorte di due sommergibili italiani: il *Balilla*, per la sua fine che rimase a lungo "misteriosa", e il *Pullino* che, col suo incaglio, marcò le tragiche sequenze della vicenda di Nazario Sauro. Il *Balilla*, alla sua prima missione di guerra, era partito da Brindisi il 13 luglio per partecipare, insieme ad altre tre unità subacquea alleate (il francese *Faraday* e i britannici *H 2* e *H 3*, quest'ultimo parimenti andato perso), a una vasta battuta di agguati lungo la costa nemica, con il compito di appostarsi nella zona presso Capo Planka. Si ritenne all'inizio, dopo due ondivaghi bollettini austriaci, che fosse andato perso per aver urtato una torpedine, ma poi dai prigionieri del sommergibile *U 6*, affondato a sud di Otranto alla fine di agosto, si venne a sapere che "un sommergibile italiano, al largo di Capo Planka, aveva lanciato dei siluri contro una torpediniera austriaca la quale, evitatili, aveva a sua volta lanciato contro il sommergibile, mentre manovrava per emergere, colpendolo e affondandolo". Notizie prese con beneficio d'inventario, ma poi confermate dal tenente di vascello Carlo Alberto Coraggio, già ufficiale in 2ª del *Pullino* al ritorno della prigionia, il quale riferì di averle apprese dal capo di stato maggiore della Marina austro-ungarica a Pola. Il *Balilla*, dopo aver lanciato, era emerso con tutta la torretta, e in quel momento era stato colpito da due torpediniere d'alto mare. Andò a picco in

acque profonde, e non vennero a galla che pochi effetti di corredo, senza che gli austriaci conoscessero il nome del sommergibile stesso (donde il silenzio sulla sua sorte). Solo dopo la fine della guerra, dagli archivi della I. e R. Marina, si poté conoscere la verità completa e apprezzarne compiutamente il significato, che valse al suo comandante, capitano di corvetta Paolo Tolosetto Farinata degli Uberti, ammiratore del comandante Roland Morillot del sommergibile *Monge*, la Medaglia d'Oro al valore militare alla memoria,(47) oltre che, come si evince dai documenti austriaci, l'ammirazione del nemico per il comandante del sommergibile italiano "che mostrò eccezionale spirito aggressivo e che eroicamente si sacrificò". Parimenti drammatica fu la vicenda del sommergibile *Pullino*, partito da Venezia alle 10.00 del 30 luglio con la missione di silurare i piroscafi nemici nel porto di Fiume, passando tra l'isola di Unie e lo Scoglio della Galiola, al traverso del quale si trovava alle 0.25 del 31 luglio. Il comandante del *Pullino*, ten. vasc. Ubaldo degli Uberti, scrive nel suo rapporto:

> Era sulla plancia con me il sig. Coraggio, il pilota sig. Sauro e il marinaio Russo in vedetta attaccato al periscopio poppiero. Eravamo tutti intenti a guardare di prora quando io ho creduto di vedere sulla dritta un'ombra biancastra come una cresta d'onda lontana o una scia di nave veloce. Senz'altro ho dato il comando di "Ferma", mentre dicevo al sig. Coraggio: cosa sarà quella striscia bianca? La vedi? Subito dopo mentre tentavo di accostare a sinistra manovrando personalmente il timone con la ruota di coperta che tenevo sempre ingranata per

(47) Con la seguente motivazione: "Comandante del sommergibile Balilla, in lungo e strenuo combattimento notturno contro siluranti nemiche che l'avevano risolutamente attaccato, sebbene la sua nave fosse stata quasi subito in decise condizioni di inferiorità per i colpi ricevuti e per gravi avarie agli organi di governo, si accaniva eroicamente nell'impari lotta, cercando con i pochi mezzi di offesa rimastigli, di infliggere i maggiori danni al nemico e, dopo quaranta minuti di combattimento disperato, affondava col sommergibile crivellato dai colpi di artiglieria e squarciato da un siluro, destando nello stesso nemico senso profondo di ammirazione per le sue splendide virtù militari. Fulgido esempio di mirabile valore, di alto sentimento del dovere e di magnifico spirito di sacrificio (*Alto Adriatico 14-15 luglio 1916*)". (R.D. 19 gennaio 1919). Ricorderemo, a titolo personale, come fra i 38 membri dell'equipaggio ci fosse anche nostro zio, Fernando Ferrante, volontario di guerra, fuochista scelto e Medaglia di Bronzo al V. M.; per la documentazione storica dell'intera vicenda del *Balilla*, cfr. AUSMM, *R.B.*, b. 549, f. 1.

ogni evenienza, avveniva l'incaglio. La posizione del battello era tale rispetto alla posizione dello scoglio che, segnando la bussola 15° vero, tutta la parte emersa dello scoglio era sulla dritta e quindi il battello era incagliato sul pendio del bassofondo quasi nel senso della linea di eguali fondali fra 3 e 4 metri a ponente dello scoglio stesso ed in modo da essere sbandato sulla sinistra fra i 30 e 40 gradi ... il compianto sig. Sauro aveva intanto deciso di allontanarsi da solo con il battello a remi. Troppo delicata era la sua situazione per non lasciargli ampia facoltà di regolarsi come meglio credeva e io mi sono limitato a dirgli francamente più volte la mia opinione contraria. Si è allontanato dicendo: "*In ogni modo qualunque cosa succeda non è certo la mia morte quella che potrà portare danno all'Italia. Viva l'Italia!*". Eravamo d'accordo che, in caso di cattura, si sarebbe detto che egli era il signor Sambo Nicolò, ufficiale di passaggio a bordo per prendere pratica dei sommergibili".

La duchessa Clorinda Thaon di Revel, all'epoca in cui scrivevamo la biografia del grande ammiraglio, era solita raccontare come il padre non riuscisse a capacitarsi dell'incaglio e della perdita del sommergibile *Pullino*, e come per giorni, andando su e giù per il suo studio all'arsenale di Venezia e persino nel suo alloggio, continuasse a ripetere: "Eppure si è incagliato, eppure si è incagliato!"; ma in seguito, quando si seppero le vicende del processo cui venne sottoposto e della sua condanna a morte, e si poté apprezzare a pieno il carattere e la tempra morale di Nazario Sauro, fu proprio Revel a farsi promotore del conferimento della Medaglia d'Oro al Valore Militare alla memoria all'Eroe istriano.(48)

(48) La motivazione è la seguente: "Dichiarata la guerra all'Austria venne subito ad arruolarsi volontario sotto la nostra bandiera per dare il contributo del suo entusiasmo, della sua audacia e abilità alla conquista della terra sulla quale era nato e che anelava a ricongiungersi all'Italia. Incurante del rischio al quale si esponeva, prese parte a numerose, ardite e difficili missioni di guerra, alla cui riuscita contribuì efficacemente con la conoscenza pratica dei luoghi e dimostrando sempre coraggio, animo intrepido e disprezzo dei pericoli. Fatto prigioniero, conscio della sorte che ormai l'attendeva, serbò fino all'ultimo contegno meravigliosamente sereno, e col grido forte e più volte ripetuto dinanzi al carnefice di 'Viva l'Italia' esalò l'anima nobilissima, dando impareggiabile esempio del più alto amor di patria" (Alto Adriatico, 23 maggio 1915 - 10 agosto 1916); per la documentazione delle vicende del *Pullino*, cfr. AUSMM, *R.B.*, b. 548, f. 10.

In assenza di operazioni navali di superficie, la guerra marittima, sia in Adriatico sia negli attacchi al traffico marittimo dell'Intesa nel Mediterraneo (senza contare l'Atlantico), si polarizza sempre più sulla guerra sottomarina, sulla cui efficacia da parte dei battelli austriaci e tedeschi (nonostante la mancanza di stato di guerra con la Germania sino all'agosto del 1916, in palese violazione quindi del diritto delle genti, non denunciato però dall'Italia) gli storici dell'epoca non hanno mancato di interrogarsi. Secondo Sokol i sommergibili di costruzione tedesca (tipo B, costruiti nei cantieri del Weser, che arrivavano divisi in tre parti per ferrovia a Pola con equipaggi tedeschi già pronti) "presentavano il vantaggio di avere un motore di sicuro funzionamento, con un consumo di combustibile molto limitato, una grande autonomia e una conveniente facilità di immergersi, accoppiata ad una buona stabilità e resistenza al mare in funzione del limitato tonnellaggio, nonché una disposizione dei macchinari semplice e tale da consentire una buona sorveglianza. Gli svantaggi, che derivavano dalla limitata velocità e dal fatto che queste unità avevano un solo motore, erano superati dai vantaggi precedentemente elencati",(49) unitamente all'abilità manovriera e alle tattiche dell'agguato poste in essere dai propri comandanti, oltre naturalmente alla sicura efficacia tecnica dei siluri della Whitehead di Fiume (da cui anche la R. Marina si era servita, ordinando, dal 1879 al 1914, ben 1370 siluri, pur avendo una propria officina siluri a San Bartolomeo a Spezia), tanto più che alcuni comandanti di sommergibili della flottiglia di Ancona ebbero a lamentare "per ben tre volte" il mancato scoppio dei propri siluri a contatto con i bersagli nemici. Una situazione, quella dei sommergibili nemici in Adriatico, che, come si evince dall'esame dei documenti "riservatissimi" del reparto informazione dell'ufficio del capo di stato maggiore, la R. Marina peraltro conosceva molto bene. La base subacquea nemica più importante è Cattaro, tranne per l'*U 1* e l'*U 2*, di scarsa efficienza, dislocati a Trieste, ma che non si allontanano troppo dalla loro sede e l'*U 4*, dislocato a Brioni per esigenze addestrative. Da Cattaro i sommergibili austriaci disponibili (cinque o sei) "provvedono in massima a un servizio continuo di un sommergibile in crociera fra Brindisi, Valona e Otranto, spingendosi, quando le circostanze di tempo lo permettono, fino a Gallipoli. Queste crociere durano in massima sei giorni, compreso il viaggio di andata e ritorno, per i

(49) H. Sokol, II, p. 115.

quali sono impiegati tre giorni, talvolta però, per ragioni di tempo o per altri ostacoli, l'assenza dalla base si è prolungata sino a sette od otto giorni". I tedeschi per i propri sommergibili di grosso tonnellaggio, che fanno servizio nel Mediterraneo, "si servono della base di Cattaro e dell'arsenale di Pola per i lavori di riparazione o per farsi arrivare per via di terra i sommergibili nuovi, a pezzi e ricomposti (sette sommergibili, dall'U 42 all'U 48)", come precedentemente erano stati mandati e ricomposti i sommergibili *U 7*, *U 8*, *U 9*. La Germania ha messo a disposizione dell'Austria i due sommergibili affondamine, l'*U 12* (*U 24*) e l'*U 18*, attualmente (cioè alla data del 17 dicembre 1916), l'unico sommergibile della Germania al servizio dell'Austria, ci si premura di precisare, dato che i sommergibili tedeschi si limitano "adesso" (dopo aver provveduto ad armare con propri equipaggi le unità cedute all'imperial-regia Marina) a transitare per l'Adriatico per le loro lunghe missioni mediterranee (un mese di crociera e un mese di riposo in porto); sembra, aggiunge il nostro, "avessero basi in Siria, sulle coste africane e in Grecia, anche se si dice, ora a Cattaro, che le basi greche sono state eliminate". Interessantissime sono poi le notizie che l'ignoto informatore "dalmata" offre del transito del *chock-point* di Otranto da parte dei sommergibili nemici. "Il passaggio è eseguito sia di giorno che di notte senza grande difficoltà; se vedono qualche *drifter* vicino, usano disporsi con rotta parallela, navigando in immersione, fino a sorpassarlo di uno o due miglia, e poi riprendono la loro rotta. Ma soprattutto ci si preoccupa dell'entrata in servizio, ritenuta imminente, di "cinque battelli subacquei in allestimento a Pola e a Fiume e per quelli in costruzione – nientemeno che – a Budapest e a Linz" (e, come vedremo, alla fine della guerra i sommergibili tedeschi presenti nelle basi adriatiche saranno 25). Una conoscenza molto puntuale dunque dello strumento subacqueo nemico, che spingerà il vice ammiraglio Cagni, in un serrato raffronto fra turnazioni dei cicli operativi e di riposo nonché delle modalità degli agguati dei battelli subacquei italiani, ad "arronzare" il capitano di vascello Giovanni Giovannini, comandante la flottiglia di sommergibili, affermando di non capire come "non vi siano ragioni intrinseche per le quali il *Nautilus*, il *Velella* e l'*S.1* [tutti e tre sommergibili di piccola crociera] non possano fare quanto fa l'*U 6* dell'imperial-regia Marina, restando nei limiti dei rischi bellici sistematicamente accettabili"!

L'emergenza sottomarina d'altra parte viene affrontata nel corso del 1916 dalla Regia Marina, in linea generale, con un triplice approccio: ordinativo, formativo e costruttivo. Innanzitutto con l'istituzione, il 9 aprile 1916, dell'*Ispettorato dei sommergibili e dell'aviazione*, organizzato su due

reparti, il 5° (aeronautica) e il 6° (sommergibili), che riuniva così, in maniera più organica, tutte quelle competenze "subacquee" prima disperse tra varie direzioni generali, a seconda che si trattasse di personale o di materiale. I macchinisti, meccanici e fuochisti dei sommergibili vennero quindi inviati a seguire speciali corsi di formazione presso l'Ansaldo e la Fiat-San Giorgio per quanto atteneva "la lavorazione, montaggio e prove dei motori che sarebbero stati installati sui sommergibili", nonché sulla scuola sommergibili installata sull'incrociatore-avviso *Vespucci*, già nave scuola dell'Accademia navale. Si allarga il bacino costruttivo con i contratti stipulati con cantieri all'estero, mentre nel contempo si intensifica la produzione nazionale (impostando nuovi battelli di grande crociera da 842/1244 t della classe "Micca" – *Emo*, *Marcello* e *Mocenigo* – presso l'Arsenale di Spezia, nonché l'*N1*, di piccola crociera, presso l'Ansaldo di Sestri).(50) Senza trascurare il supporto di unità subacquee alleate, costituito dai sei sommergibili francesi, previsti dalla convenzione di Parigi, di stanza a Brindisi (con propria nave appoggio *Marceau* a Taranto, che fungeva anche da comando superiore delle forze francesi in Adriatico), nonché dai sei battelli (classe B) che l'Ammiragliato britannico aveva inviato a Venezia a partire dal settembre 1915 (e che ebbero, a loro volta, come nave appoggio il vetusto incrociatore corazzato *Marco Polo* in servizio dal 1894); le dodici unità subacquee alleate complessivamente effettuarono, nell'intero corso della guerra, 69 missioni.

Nella "guerra di siluri e di torpedini" l'anno 1916 si chiude in maniera non certo lieta. Nella premessa degli atti della *Commissione d'inchiesta* presieduta dal vice amm. Gualterio leggiamo:(51) "A metà dicembre si diffuse nel Paese la notizia che la R. N. *Regina Margherita*(52) era affondata nelle acque di Valona la sera dell'11 di quel mese, mentre usciva dalla rada per recarsi a Taranto. Si diceva che la catastrofe era stata determinata da urto contro torpedini di uno sbarramento collocato a difesa della rada stessa", notizia aggravata dal fatto che delle 958 persone a bordo (tra cui il generale Bandini e alcuni membri del suo *staff* di ritorno in patria dall'Albania), ben 678 erano date come perite o scomparse. Una perdita re-

(50) In merito cfr. ACS, *Carte del Bono*, cass. 2, b. 9, Memoria "Sommergibili e aviazione", 1916.

(51) AUSMM, *R.B.*, b. 690, f. 1.

(52) Corazzata a torri da 14574 tds, gemella della *Benedetto Brin*, come ricorderemo, già persa a Brindisi per sabotaggio nemico.

sa più odiosa dalle dicerie che il comandante dell'unità, capitano di vascello Giovanni Bozzo Gravina, che sarebbe perito nel naufragio della sua nave, ricevuto l'ordine di partire dal comando superiore navale di Valona, avesse obiettato non essere le condizioni del tempo tali da consigliarla (tanto più che non si trattava di una missione operativa ma solo di un trasferimento per lavori), ma che, da parte sua, il vice amm. Millo, ricusandosi di considerarle, avesse costretto il comandante a partire contro persuasione. Quest'ultimo però, a sua volta, aveva dispensato i due caccia, che gli erano stati assegnati come scorta per la navigazione, dall'incarico di pilotarlo sulle rotte di sicurezza all'uscita (dando libertà di manovra a causa proprio del maltempo, *in quella notte oscura e tempestosa*), contraddicendo così, *de facto*, le precedenti perplessità esternate in via di principio. Fatto sta che nella manovra d'uscita si ritiene che il *Regina Margherita* sia andato a finire su mine (dello sbarramento italiano di Saseno, affermerà una prima inchiesta esperita dallo stesso comando superiore di Brindisi, che ne imputava la responsabilità al comandante Bozzo, ovvero su mine nemiche, secondo la successiva "Commissione dei tre ammiragli", presieduta appunto da Gualterio),(53) laddove, in ogni caso, "colpita una prima volta a prora, *non si sa se a dritta o a sinistra,* dacché molte sono le testimonianze concordi nelle due versioni,(54) poi a dritta press'a poco in corrispondenza delle caldaie prodiere, affondò in circa sei minuti, dapprima immergendo con relativa lentezza la prora, poi repentinamente alzando la poppa sino a mettere fuori acqua il timone e le eliche, quindi abbattendosi sul fianco destro".

Acque disgraziate quelle intorno a Valona dove, durante le operazioni di salvataggio dell'esercito serbo, il 4 dicembre del 1915, era stato silurato il caccia *Intrepido* mentre stava prestando soccorso ai naufraghi del

---

(53) Ma Thaon di Revel, nella citata successiva relazione del 31 gennaio 1918 (ACS, *Carte Del Bono*, cass. 2, f. 7), riadombra in merito la responsabilità oggettiva dello stesso comandante superiore di Valona, vice amm. Millo che, subito dopo la giubilazione del duca degli Abruzzi, da Valona venne trasferito al comando del dipartimento m.m. di Napoli (mentre Cagni, da Brindisi, a quello di Spezia, entrambi cioè lontani dal teatro di operazioni adriatico).

(54) La Commissione avanza l'ipotesi che "probabilmente la nave fu colpita tre volte: le due prime simultaneamente a dritta e a sinistra della prora, forse per incontro con una coppia di mine tra loro incatenate e, quindi, la terza al centro del lato destro". AUSMM, *R.B.*, b. 690, f. 1.

Cartolina storica della *Lega Navale Italiana*, che inneggia all'entrata in servizio della corazzata a torri *Regina Margherita* (1904), ammiraglia della R. Marina prima dell'avvento dell'era delle *dreadnought*. La sera dell'11 dicembre 1916 l'unità affondò per l'urto contro mine poste a protezione della rada di Taranto. (Collez. Autore)

piroscafo *Re Umberto*, saltato su una mina, e dove poi, durante la seconda guerra mondiale, sarebbe stata silurata pure la nave ospedale *Po*, ad opera degli aerosiluranti britannici, il 14 marzo 1941, tutte perdite di cui si è tornati a parlare recentemente in esito alle campagne di scoperta dei relativi relitti, compreso quello della corazzata *Regina Margherita* che, ricordiamo, fino al 1910 era stata la nave ammiraglia della R. Marina.(55) In buona sostanza, in diciotto mesi e mezzo di guerra erano andate perdute, per limitarci alle sole unità da battaglia, vuoi per l'insidia sottomarina (gli incrociatori corazzati *Amalfi* e *Garibaldi*), vuoi per sabotaggio in porto (corazzata a torri *Benedetto Brin* e corazzata monocalibra *Leonardo da Vinci*, persa il 2 agosto precedente a Taran-

(55) In merito alle fortunate campagne subacquee di ritrovamenti effettuate tra i 2005 e il 2007, cfr. in particolare i seguenti siti web www.nauticamare.it; www.calypsosub.it; www.medpress.com.

to), vuoi ancora per caso fortuito (corazzata a torri *Regina Margherita*), unità per un totale di 73934 t di dislocamento; sembrava quasi che la "teoria dell'indebolimento progressivo del nemico superiore di forze", professata dagli austriaci in Adriatico (e dai tedeschi nel Mare del Nord), senza quasi impegnare le rispettive flotte di superficie in mare aperto, cominciasse a dare i risultati per loro sperati!

Con i disastri delle ultime due corazzate perse, il problema della condotta strategica delle operazioni navali in Adriatico, con i suoi eccessivi rischi e i magri risultati ottenuti (tanto per usare un eufemismo) – in pratica esattamente il contrario di quanto aveva predicato Thaon di Revel all'inizio della guerra – diventa un problema politico nei rapporti con gli alleati franco-britannici, come si evince dalla riunione interalleata tenuta a Londra il 23-24 gennaio 1917, pur sempre nel riconoscimento generale che "nulla di più si poteva fare in Adriatico" (come aveva risposto lo stesso Jellicoe, all'epoca *First Sea Lord*, all'ammiraglio francese Lacaze). Con l'acquiescenza dei politici nostrani, stretti dalla necessità di assicurarsi quei rifornimenti per mare indispensabili per sostenere lo sforzo bellico della Nazione in guerra, si addivenne così a una serie di concessioni richieste dagli alleati (dal richiamo e disarmo delle quattro corazzate britanniche stazionanti a Taranto all'invio alla base francese di Argostoli di una divisione navale italiana, dal comando britannico del servizio di crociera e protezione dei *drifter* nel *choke-point* di Otranto – sia pure sotto la suprema autorità italiana – al riconoscimento del comando francese, nell'eventualità che l'Armata transalpina entrasse in Adriatico con *la maggior parte delle forze*).

Un punto di domanda rimaneva però aperto: come avrebbe reagito a tali richieste, che rimettevano in discussione la convenzione navale del 1915, erodendo le prerogative del comando supremo navale italiano in Adriatico, il duca degli Abruzzi, comandante in capo dell'Armata e principe di sangue, il cui decisionismo e la cui assertività mal era già tollerata dagli alleati stessi? La risposta si ebbe qualche giorno dopo con uno scarno comunicato dell'Agenzia Stefani, formulato nei seguenti termini: "S.A.R. il Duca degli Abruzzi, in seguito a sua domanda motivata per ragioni di salute, viene sostituito nel Comando dell'Armata". In altre parole il presidente del Consiglio Boselli aveva "giubilato" (o meglio, "silurato", come si usava dire metaforicamente all'epoca) il duca degli Abruzzi, con il *placet* ovviamente di Vittorio Emanuele, al quale magari personalmente non dispiaceva togliere dalla scena almeno uno dei suoi non amati cugini del ramo Aosta, così troppo in vista nei vertici militari di guerra (Emanuele

Filiberto, al comando della III armata, poteva già da solo bastare!). Il duca degli Abruzzi da parte sua, dopo un sobrio o.d.g. del 4 febbraio, con grande dignità chiese di essere esonerato direttamente dal servizio, rifiutando qualsiasi altro incarico onorifico (*noblesse oblige!*)(56) e ritirandosi nella reggia napoletana di Capodimonte, lasciata libera proprio dal fratello Emanuele Filiberto.

L'allontanamento del duca segna il ritorno di Thaon di Revel come capo di stato maggiore della Marina e comandante delle Forze navali mobilitate. *La guerra divora i suoi Capi*, come vedremo di lì a poco, sempre sul fronte navale, il vice amm. Gauchet sostituire il parigrado Dartige nel comando della flotta francese del Mediterraneo, come Beatty aveva rilevato Jellicoe nel comando della *Grand Fleet*, e poi, agli inizi del 1918, il contramm. Horty de Nagybánia al posto di Njegovan nella *K. und K. Kriegsmarine*, e infine, nell'agosto successivo, Franz Hipper al posto di Reinhart Scheer nella *Hochseeflotte*. Revel si sarebbe vantato di essere stato l'unico capo militare a essere in servizio sia all'inizio sia alla fine della guerra. Intanto nell'o.d.g. del 16 febbraio, all'insegna di un *mix* di *understatement*, minimalismo e pragmatismo, Revel affermerà, rivolgendosi agli "Ammiragli, Comandanti, Ufficiali, Graduati, Comuni, Compagni d'arme e di mare" di fare grande assegnamento soprattutto, "oltre che sugli ardimenti, di cui già deste fulgide prove, sulla *ubbidienza attiva*, sulla *abnegazione paziente* e sul *cauto silenzio*". Un o.d.g. che ci rivela il carattere dell'uomo e lo stile direzionale del Capo che, al suo ufficio a Palazzo Sant'Agostino a via dei Portoghesi, sede allora del ministero della Marina, di fronte al visitatore aveva fatto apporre un cartello con la scritta: "Il vostro tempo è prezioso, anche il mio".

---

(56) A onor del vero il duca aveva chiesto il permesso di andare a combattere in una compagnia di arditi, agli ordini del fratello, il duca d'Aosta, ma Vittorio Emanuele glielo aveva negato; "i marinai gli volevano bene e quando a Taranto venne ammainata la sua insegna di comando [dalla corazzata *Conte di Cavour*] si temettero addirittura incidenti" (G. Speroni, *op. cit.* p. 182), peraltro pochi giorni dopo il suo esonero, con l'accennata *Operazione Rigoletto*, si vennero a sapere le vere ragioni dell'affondamento delle due corazzate (*Benedetto Brin* e *Leonardo da Vinci*) nelle loro basi, che tanto avevano fatto discutere. Comunque come norma di tratto per rispetto al duca, l'Armata come suo sostituto non ebbe un comandante in capo *effettivo* ma solo *interinale*, dapprima proprio il vice amm. Cutinelli, di cui abbiamo già parlato, e poi il vice amm. Cerri.

L'azione navale del 15 maggio 1917

Il 1917 è l'*annus horribilis* della Grande Guerra, l'anno in cui, proprio sul mare, i Paesi dell'Intesa rischiano le sorti del conflitto in esito alla campagna sottomarina "senza restrizioni" posta in essere dalla Germania. La paralisi progressiva delle comunicazioni marittime alleate nell'Atlantico cominciava a diventare tale che le dotazioni di combustibile liquido della potente flotta britannica si erano talmente assottigliate da limitarne addirittura i movimenti. E la situazione dei trasporti marittimi nel Mediterraneo, secondo i due assi di rifornimento Gibilterra-Suez, da cui dipendeva la capacità di resistenza dell'Italia, era parimenti allarmante, portando a una recrudescenza delle perdite di naviglio mercantile a causa dell'insidia sottomarina nemica proveniente dalle basi nell'Adriatico (è stato calcolato che ciascuno dei ventotto battelli nemici operante nel Mediterraneo abbia distrutto, a partire dal febbraio 1917, in media 700 tsl al giorno di naviglio mercantile alleato per un totale complessivo di 220 121 tsl, con 117 navi affondate), nonostante il sistema del pattugliamento "per zone" allora vigente,(57) che non sembrava però raggiungere i risultati voluti. La *conditio sine qua non* delle operazioni subacquee nemiche era costituita dalla necessità di assicurarsi, per quanto possibile, la libertà di transito con le basi adriatiche attraverso il *passo obbligato* di Otranto, vigilato all'epoca, come abbiamo accennato, da una linea mobile di *drifter* britannici e *chalutier* francesi, moderni pescherecci a motore che si proponevano di "pescare" i sommergibili con le reti di profondità che trascinavano a rimorchio, munite di apparecchi indicatori (come era successo, incredibilmente, con i sommergibili *U 6* austriaco e *UB 44* tedesco, rispettivamente il 16 maggio e il 30 luglio 1916, impigliatisi nelle loro reti), in una sorta quindi di "catena" operativa che copriva le quarantaquattro miglia tra Santa Maria di Leuca e Saseno, con una crociera di protezione a distanza di unità leggere alleate.

(57) Sin dalla Conferenza di Parigi del 27 novembre-4 dicembre 1915, il Mediterraneo era stato diviso in diciotto zone, di cui quattro erano state assegnate all'Italia (adriatica, tirrenica, ionica e libica), dieci alla Francia e le rimanenti al Regno Unito. Nel sistema del "pattugliamento" (invero sempre contestato dagli italiani, corifei invece del sistema del "convogliamento", che sarà attuato solo in seguito) le navi mercantili erano lasciate libere di percorrere le rotte abituali, e solo sulle più comuni e frequentate si effettuava un servizio di vigilanza da parte delle unità militari nelle zone di rispettiva competenza.

Contro la linea di vigilanza di Otranto si era verificato, il 22 dicembre 1916, un attacco di una squadriglia di cacciatorpediniere austriaci (i velocissimi *Scharfschütze*, *Dinara*, *Reka* e *Velebit*). Per puro caso, a loro volta, due squadriglie di caccia francesi (*Casque* e *Commandant Rivière*) in rotta da Brindisi ad Argostoli, osservati lampi frequenti a distanza, e supposto un attacco in corso, si erano diretti verso il luogo dell'azione, dove la squadriglia austriaca aveva però subito preso caccia verso Cattaro, non senza prima lanciare, inutilmente, un siluro contro il capofila *Casque* e assestargli quindi un colpo di artiglieria proprio nell'apparato motore, che lo costrinse a fermarsi. Nel contempo da Brindisi, allertata radiotelegraficamente, senza sapere però che la presenza francese aveva già risolto la situazione, vennero fatti uscire tre caccia (*Abba*, *Nievo*, *Pilo*), che si diressero verso il luogo dello scontro, ornai deserto di nemici, ma forse troppo pieno di amici, tanto che il caposquadriglia *Abba* venne investito per ben due volte dalle unità francesi che si trovavano in ordine sparso, dapprima dal *Casque* e poi dal *Boutefou*; in quella "notte oscurissima e senza visibilità" accadde inoltre il fatto singolarissimo che due dei caccia delle squadriglie francesi non si accorsero nemmeno della diversione effettuata dal grosso delle loro forze, continuando imperterriti per la propria rotta... sicché all'alba seguente si ritrovarono completamente soli!

Nella battaglia sottomarina decisiva che si stava combattendo nel Mediterraneo, l'imperativo strategico austriaco era quello di assicurare ai sommergibili il libero transito del Canale d'Otranto, dove peraltro la vigilanza alleata, almeno nei propositi, si andava sempre più rafforzando; è questa la genesi dell'azione navale del 15 maggio 1917. Il piano d'attacco austriaco prevedeva che tre esploratori (*Novara*, *Saida*, *Helgoland*), uscendo da Cattaro al tramonto del 14 maggio, alle 18.20, si dirigessero isolatamente sul parallelo di Otranto, a circa dieci miglia dalla costa italiana, su tre punti diversi della congiungente Santa Maria di Leuca-isola di Fano, attaccassero i *drifter* incontrati e quindi si riunissero, al più tardi alle 7.15 del mattino seguente, a 15 miglia W di Capo Linguetta (Valona) per rientrare alla base, con la raccomandazione di "limitare per quanto possibile l'uso della radiotelegrafia". Nel contempo dovevano uscire i cacciatorpediniere *Csepel* e *Balaton* che, dirigendo a 15 miglia W dell'isola di Saseno, avevano il compito di rastrellare lo specchio di mare verso SW alla ricerca di trasporti marittimi nemici, quindi disporre la rotta di ritorno in maniera che il punto di riunione fissato per gli esploratori fosse passato alle 06.15. Pronto a muovere il gruppo di supporto costituito dal vetusto ma potente incrociatore corazzato *Sankt Georg* da 7420 tds (entrato in ser-

vizio nel 1905), il caccia *Warasdiner* e quattro torpediniere, e inoltre, all'occorrenza, la vecchia corazzata costiera *Budaspest* da 5645 tds con altre tre torpediniere. Ampio lo spiegamento di sommergibili in agguato, sia davanti a Brindisi (*U 27* e *U 89*, ex-tedesco *UC 25*) sia a Valona (*U 27*), con la direttiva di rientrare "a loro giudizio"; amplissima infine l'esplorazione aerea. Il fattore sorpresa, su cui era imperniata l'intera operazione, unitamente alla dea bendata della Fortuna, "che una sola volta passa sul campo di battaglia", specialmente quello navale (non aveva detto, a suo tempo, l'illustre ammiraglio Morin che, se un ufficiale di Marina non è aiutato dalla fortuna, farebbe bene a presentare subito le dimissioni e a scegliersi un'altra professione?), non tarderanno a produrre i loro effetti. Alle 03.06 i due caccia incontrano sulla loro rotta un convoglio di tre piroscafi (*Carroccio*, *Verità*, *Bersagliere*), in rotta per Valona alla velocità di sei nodi, scortati dal cacciatorpediniere *Borea*. A 1000 m lo *Csepel* (al comando del cap. freg. Johannes, principe von und zu Liechtenstein) apre il fuoco contro il *Borea* che, colpito nelle caldaie, si immobilizza e sbanda, mentre il *Balaton* attacca il piroscafo più vicino, il *Carroccio* che, trasportando munizioni, ben presto si trasforma in un rogo (mentre solo danni vennero inflitti agli altri due, più tardi rimorchiati a Valona dalle unità italiane). Sotto il tiro incrociato dei due caccia, il *Borea*, che peraltro con l'apparato r.t. subito in avaria, non aveva nemmeno potuto lanciare segnali di soccorso,(58) cola a picco alle 05.20. Nel frattempo i tre esploratori, entrati nella zona dello sbarramento mobile alleato (sotto recente comando britannico, ricordiamo), dalle 04.00 alle 05.30 avevano attaccato indisturbati tutti i *drifter* che avevano incontrato, senza "incocciare" nemmeno nella crociera di vigilanza (esploratore *Mirabello* e tre caccia francesi, *Commandant Rivière*, *Bisson*, *Cimeterre*) che, già scesi fino al parallelo 40° presso la linea dei *drifter*, dirigevano a levante sino all'altezza di Capo Linguetta, dove alle 6.40 vennero avvistati a nord-est dagli incrociatori austriaci che, a loro volta, stavano confluendo verso il punto di riunione prefissato. Il bilancio era estremamente pesante: 14 unità da pesca affondate e altre gravemente danneggiate, nonostante la decisa difesa dei *drifter* stessi con i loro pezzi da 57. Tra le 07.10-07.17 si svolse un breve combattimento a 8000 m tra il gruppo *Novara* e il gruppo *Mirabello* che però, distanziatosi per aver evoluito e accostato a causa dell'attacco

(58) Le forze navali dell'Intesa vennero messe in allarme alle 04.00 dalla stazione di vedetta di Saseno.

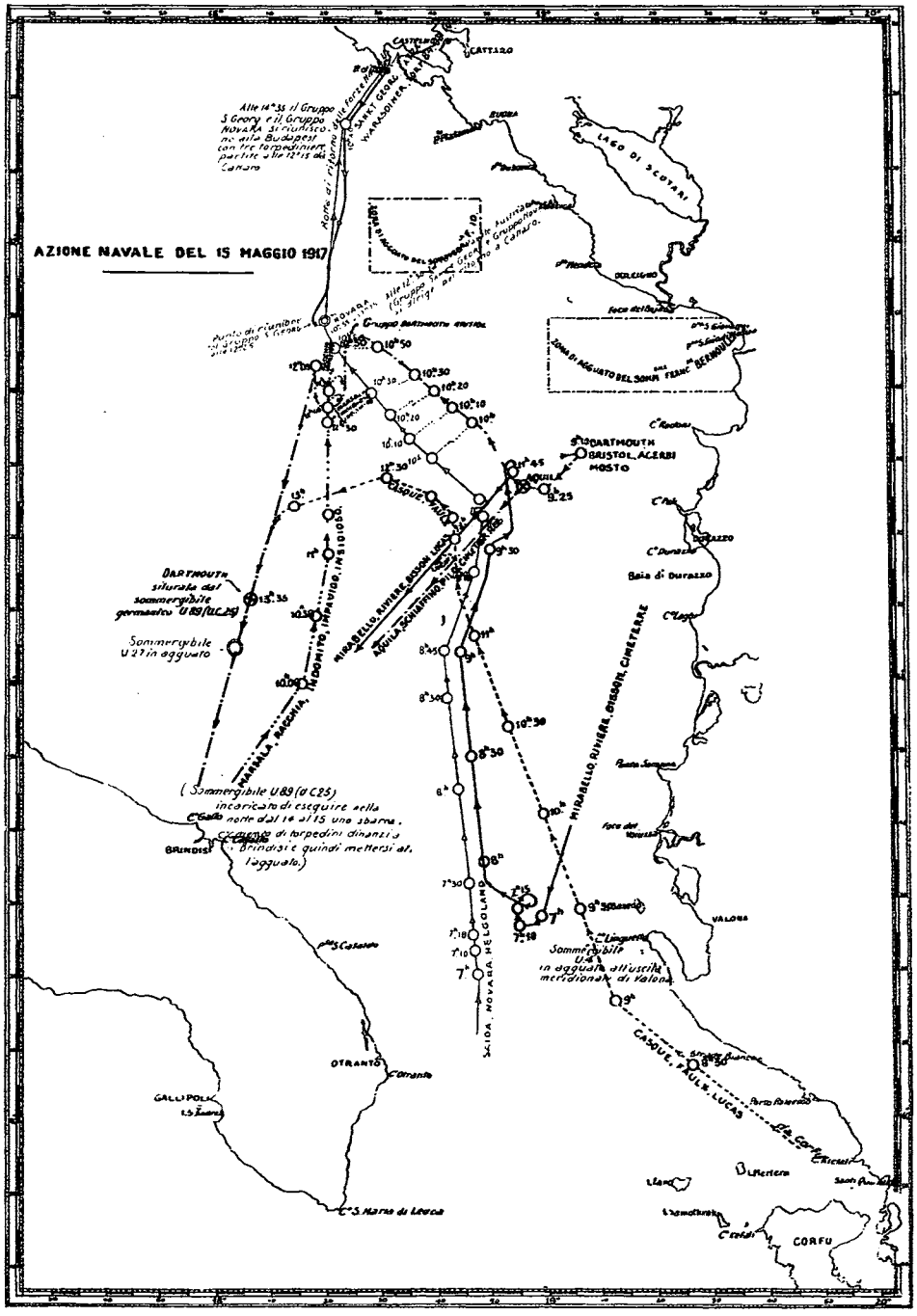


Grafico dell'azione navale del 15 maggio 1917. (USMM)

subacqueo nemico, si sarebbe limitato a mantenere il contatto a dieci miglia di distanza.

Le forze dell'Intesa intanto uscite da Brindisi alle 05.00 (si trattava di due incrociatori leggeri britannici, un esploratore e quattro caccia italiani), al comando del contramm. Acton, comandante superiore navale a Brindisi, che prese imbarco sull'incrociatore britannico *Dartmouth*, si diressero verso il Golfo del Drin con il solito intento di tagliare la ritirata al nemico. L'esploratore *Aquila* (cap. corv. Pietro Lodolo), con la squadriglia di caccia in avanscoperta, alle 08.15 aprì il fuoco contro i due caccia austriaci, in rotta per Dulcigno alla velocità di 29 nodi ("in misura relativamente limitata sullo *Csepel*, violentemente battuto dalle salve nemiche il *Balaton*", dicono i rapporti austriaci), che, a loro volta, risposero alla distanza fra i 9000-10000 m. Alle 8.32 il tiro poppiero dello *Csepel*(59) colpì l'*Aquila* nel compartimento caldaie, immobilizzandolo e marcando così la fine dello scontro stesso. Nonostante infatti il gruppo *Bristol-Dartmouth* avesse fatto rotta per N-N-E, i caccia *Schiaffino* e *Mosto* si dirigessero verso Capo Pali, e l'*Acerbi* e il *Pilo* verso Capo Rodoni, le due unità austriache, giunte incolumi nel raggio protettivo delle batterie costiere di Durazzo, e quindi navigando sottocosta, rientrarono incolumi a Cattaro dalla loro fortunata missione (inutile anche il duplice lancio di siluri effettuato contro il *Balaton* da parte del sommergibile francese *Bernoulli*). Quando si dice la fortuna! Il gruppo *Novara*, informato dall'idrovolante *L88* che da nord-ovest sopraggiungevano unità nemiche, e attaccato, senza successo, da due idrovolanti, avvista di prora alle 9.05 "gli incrociatori nemici in linea di fila con rotta per levante, che si disposero sulla dritta del gruppo austro-ungarico, alla distanza di circa diecimila m da esso, seguendo una rotta parallela". Una manovra che appare strana al comandante del *Novara* (Nikolaus Horty de Nagybánia) nel senso che, a suo avviso, non traeva

(59) Nello scontro in discorso l'aviazione è destinata a giocare, per la prima volta, un ruolo di primo piano nel corso di operazioni navali, come si vede già in questo primo episodio, laddove l'idrovolante *K 153*, munito di apparecchio r.t., effettua l'osservazione del tiro. Interessante poi la "sorpresa tecnica" rilevata dagli austriaci nei confronti dell'esploratore *Aquila*, da 1750 tds (armamento principale 3 pezzi da 152 mm, 4 da 76 e 4 lanciasiluri), entrato in servizio solo dal 2 febbraio precedente; "questo nuovo tipo di *cacciatorpediniere* [*sic*] italiano, che vedevamo per la prima volta, presentava un aspetto esterno tale da essere preso piuttosto per un *incrociatore* [*sic*] del tipo *Quarto* [*sic*], appartenente al reparto nemico" (osservazione interessante, a parte tre errori di riconoscimento in due righe, H. Sokol, III, p. 59).

profitto dalla sua posizione iniziale, non sapendo che la manovra era mirata a mascherare l'esploratore *Aquila* immobilizzato, in una situazione invero pericolosa, che così gli austriaci continuano a non percepire. Alle 9.28 Acton apre il fuoco a una distanza che corrispondeva al limite della gittata delle artiglierie austro-ungariche, 10 000 m(60) con distanza in progressiva riduzione, quando il gruppo *Novara* (che navigava su rotta 300° nell'ordine *Novara*, *Helgoland* e infine *Saida*, serrafila), abilmente si copre con uno schermo di nebbia, mentre viene attaccato anche da sinistra dal gruppo *Mirabello*, che l'aveva continuato a seguire. L'*Helgoland* viene colpito sotto il castello, il *Novara* più volte centrato dalle salve del *Dartmouth*, anche dietro la torretta di comando (ucciso il comandante in 2ª e ferito il comandante, il comando passa al direttore del tiro, ten. vasc. Witkowski), colpito il *Saida* nel castello. Gli idrovolanti austriaci (*K 177*, *179*, *154*, *153*, *205* e *206*) attaccano il *Dartmouth* con bombe e mitragliatrici, inutilmente bersagliati dai cacciatorpediniere, attaccati a loro volta, e anche se gli aerei non registrano di fatto nessun successo, tuttavia costringono le unità attaccate a manovrare incessantemente, con notevole azione di disturbo nel tiro contro le navi austriache. Nessuna notizia invece dell'aviazione dell'Intesa. Ciò nonostante il *Novara*, ricevuto un colpo nel locale macchine, comunica all'*Helgoland*, che immediatamente lo segue, di non poter continuare a lungo a navigare. Siamo al momento culminante della battaglia; la situazione si sta mettendo molto bene per le forze navali alleate, quando inaspettatamente, all'improvviso, secondo rapporti austriaci, il gruppo *Dartmouth* accosta in fuori, cessa il fuoco, passa a poppavia del serrafila *Saida* (che per un momento interpreta la manovra nemica come un pericoloso tentativo di tagliarlo fuori dal resto della formazione nemica) e si allontana verso sud-ovest, richiamando il caccia *Acerbi* (cap. freg. Lamberto Vannutelli), che "con nobilissima audacia si era gettato davanti alla formazione nemica, rispondendo intrepidamente al fuoco, ormai concentrato contro di lui". Proprio quando il *Novara*, ridotta progressivamente la velocità per le avarie riportate, rimane completamente fermo, l'*Helgoland* si porta avanti sulla dritta e il *Saida* prende a rimorchio la nave capogruppo in una manovra che, al solito, si

(60) H. Sokol (III, p. 59, nota 1), calcolando puntualmente il rapporto di potenza tra le artiglierie delle navi avversarie nello scontro che si sta iniziando. Da parte anglo-franco-italiana: 13 pezzi da 15,2 cm; 24 da 10,2; 6 da 10; 22 da 76 mm; 12 da 75; 4 da 47; da parte austro-ungarica: 27 pezzi da 10 cm.

L'esploratore *Aquila* da 1750 tds che, da poco entrato in linea, partecipò allo scontro del 15 maggio 1917. (Collez. Autore)

prolungò non poco. "Il Bristol restava indietro rispetto al Dartmouth" – scriverà l'amm. Acton – "il nemico guadagnava sul rilevamento verso Cattaro, sicché vidi difficile il poter continuare a mantenerlo sotto il fuoco. Alle ore 11.04 si cessa il fuoco e si avvistano due grosse navi uscenti da Cattaro (distanza 20 miglia circa) che mi obbligano di non correre più a nord per evitare di essere tagliato". Ma l'azione non era affatto finita: gli austriaci avvistano di nuovo da sud alberi e fumaioli di parecchie unità nemiche (il numeroso gruppo *Dartmouth* si era infatti ricongiunto con quello di rincalzo proveniente da Brindisi, costituito dal gruppo *Marsala*, con due esploratori e tre caccia), mentre da nord una nuvola di fumo indica parimenti l'approssimarsi del gruppo di supporto uscito da Cattaro (l'incrociatore corazzato *Sankt George* con i caccia *Tatra* e *Warasdiner* e quattro torpediniere). Le forze dell'Intesa entrano ancora una volta in un breve contatto balistico, senza conseguenze, con gli incrociatori nemici a distanze variabili tra 9900-8800 m (solo l'esploratore *Racchia* si spinse a 7500 m, anche se, con un solo pezzo da 152 mm e due da 102, dovette invertire la rotta sotto il fuoco difensivo incrociato delle tre navi nemiche).

Il contramm. Acton scrive nella sua relazione sulla giornata del 17 maggio:(61)

> Alle 11.45 con tutto il gruppo riunito dirigo di nuovo per N.N.W. avendo avvistato una nave nemica ferma. Alle 12.05 decido di ritornare a Brindisi sia per la presenza di due grosse unità nemiche, che mi avrebbero messo in palese inferiorità, sia perché ero in prossimità della base nemica(62) e qualunque avaria a una delle navi ne avrebbe quasi certamente causata la perdita; sia e *principalmente* perché, avendo il *Bristol* che stentava a mantenere la velocità [per la carena troppo sporca], mi veniva a mancare l'unico elemento, sul quale avrei potuto contare per evitare un contatto balistico con le grosse unità nemiche, contatto balistico che indubbiamente non avrei potuto sostenere ... L'*Acerbi* mi ha poi riferito e segnalato che una delle 3 navi era in avaria.

Ma invero lo scontro, indirettamente, non era ancora finito, nel senso che alle 13.30, sulla via del ritorno a 36 miglia da Brindisi, la stessa nave ammiraglia *Dartmouth* venne silurata dal sommergibile tedesco *UC 25*, e quindi il caccia francese *Boutefou* uscito per soccorrerlo, salta su una delle 18 torpedini ancorate attraverso il canale di accesso alla piazza – che pure veniva dragato quattro volte al giorno – sempre dal predetto sommergibile nemico, vero protagonista, alla fine, dell'intera giornata, in cui, per la prima volta, si era avuto "uno scontro a tre dimensioni".

L'errore di fondo del contrammiraglio Acton, comandante superiore di Brindisi e, nel contempo, comandante superiore in mare, era stato quello di far uscire – ancora una volta, come era già successo nella precedente azione del 19 dicembre 1915 – come "gruppo di supporto" solo unità leggere (gruppo *Marsala*) anziché quelle pesanti, che pur erano presenti a Brindisi, base ricordiamo della II Squadra da battaglia (sulle quali magari sarebbe stato meglio egli imbarcasse, anziché sulla prima unità in uscita,

---

(61) AUSMM, *R.B.*, b. 757, f. 2, "Rapporto riassuntivo delle operazioni del 15 maggio 1917", datato 6 maggio 1917, e "Rapporto sugli avvenimenti del 15 maggio 1917", datato 19 maggio 1917, entrambi indirizzati al Comando in Capo dell'Armata navale. Ricordiamo che Acton sarà poi capo di stato maggiore della Marina dal 4 dicembre del 1919, in sostituzione del dimissionario Thaon di Revel, sino al 6 febbraio del 1921 e, ancora, dal 4 maggio 1925 al 21 dicembre 1927.

(62) È da considerare che si trovava a 44 miglia da Cattaro e 65 da Brindisi.

peraltro anche straniera), senza contare che, uscendo come comandante superiore in mare, veniva meno ogni possibilità di direzione strategica da parte del comando superiore di Brindisi (tranne le rapide consegne che Acton aveva passato al parigrado Bollo relative alla sola uscita del gruppo di sostegno leggero), mentre ancora una volta tace il comando dell'armata di Taranto del vice amm. Cutinelli. A livello più generale poi, non v'è chi non veda come si sarebbe dovuto meglio valorizzare i propri battelli subacquei in difesa antisom della base pugliese contro la prevedibile analoga insidia nemica. Senza parlare poi di un più sostanziale e organico appoggio dell'aviazione alleata sul mare, a differenza di quella nemica, attivissima sia nell'esplorazione sia nell'assistenza alla direzione del tiro e nelle varie sequenze del combattimento stesso, tranne l'episodico attivo intervento dei due idrovolanti di stanza a Valona, *F.B.A. 429* e *F.B.A. 7* (quest'ultimo, colpito al motore, finì ben presto in mare, abbandonato e distrutto con i due ufficiali fortunosamente salvati dal caccia francese *Bisson*). Ancora una volta, come lamenta nel suo rapporto il direttore dei servizi aeronautici, cap. freg. Denti di Pirajno, "*l'unità di direzione nell'impiego dei mezzi di cui si disponeva e l'azione delle squadriglie di Valona e Brindisi, non è stata coordinata e ognuna delle due squadriglie ha agito indipendentemente e per conto suo, lanciando complessivamente solo quattordici bombe, dodici contro navi (da quote variabili fra i 1.800 e i 1.200 mt) e due contro un sommergibile dalla quota di 400 mt*". La storiografia (a cominciare da quella straniera sino a quella nostrana più benevola)(63) contesta all'Acton l'incerta condotta dello scontro e la sua

(63) Si veda in particolare H. Sokol, III, p. 62-67; C. Manfroni, *Storia della Marina Italiana durante la Guerra mondiale 1915-1918*, Bologna, Zanichelli, 1925, p. 166 sg.; A. Ginocchietti, F. Garofalo, *Nozioni di Storia Navale*, Bologna, Cappelli, 1935, vol. III, p. 354 sg.; P. Halpern, The *Naval War in the Mediterranean 1914-1918*, London, Allen-Unwin, 1987, p. 365 e *The Battle of Otranto Straits: Controlling the Gateway to the Adriatic in World War I*, Bloomington, Indiana University Press, 2004, p. 123 ss.; L. Sondhaus, *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867-1918*, West Lafayette, Purdue University Press, 1994, p. 308. Molto pertinenti e condivisibili le stesse critiche che emergono dai rapporti delle navi austriache in discorso (riportati da Sokol, III, p. 66), per cui "*l'ammiraglio italiano, prima che il 'Sankt George' arrivasse a distanza di tiro, poteva utilizzare quell'intervallo di tempo per effettuare senz'altro un attacco decisivo e distruggere per lo meno una delle nostre unità ... poi all'ulteriore avvicinarsi del 'Sankt George', poteva trarre profitto dalla propria velocità superiore per tenersi fuori del tiro nemico ...* [tanto più] *che il 'Sankt George' si avvicinava al*

duplice rinunzia a condurre a fondo un'azione decisiva, prima che il *Sankt George* potesse arrivare a distanza effettiva di tiro, laddove si poteva pur sempre tentare di spingere a fondo l'attacco e, chissà, magari affondare pure una delle tre navi nemiche (col *Novara* a rimorchio dell'*Helgoland*, ricordiamo), tanto più che, nel corso del combattimento durato, fra alti e bassi, tre ore circa, la formazione alleata non aveva ricevuto, a differenza del nemico, danni sostanziali che ne avessero inficiassero la capacità d'azione (tranne, semmai, l'episodio iniziale dell'*Aquila* e cinque colpi a bordo del *Dartmouth* con quattro morti e tre feriti). In guerra, diceva Napoleone, si va con due sacchi, uno per darle e uno per prenderle (un "mottetto" invero che lo stesso Vittorio Emanuele amava ripetere durante il conflitto), e l'eccessiva linea di condotta prudenziale in faccia al nemico(64) può alla fine risultare assolutamente controproducente, come insegnava, d'altra parte, la storia militare stessa, in cui in genere le peggiori perdite si erano sempre riscontrate, sia per terra sia per mare, proprio durante i ripiegamenti tattici e le ritirate vere e proprie.

Nelle infinite polemiche con gli alleati sulla protezione dei *drifter*, alla fine risultati concreti si raggiunsero con l'invio in Adriatico di caccia australiani e britannici e di *submarine chasers* americani (gli Stati Uniti avevano dichiarato guerra alla Germania il 3 aprile 1917, ma non all'Austria-Ungheria), l'adozione del sistema dei convogli nella navigazione alleata del Mediterraneo su linee prefissate (alla responsabilità e alla protezione delle unità della R.Marina, progressivamente munite di *depth charges* (torpedini da getto) sempre più numerose (dalle iniziali 4 a 30-40), erano state affidate Gibilterra-Genova, Napoli-Biserta e Siracusa-Porto Said) e, infine, l'installazione dello sbarramento fisso di Otranto con reti e torpedini sostenute da boe ancorate sicché, per la dirla col Manfroni, "*in una parola un sommergibile uscente da Cattaro, se non fosse stato segnalato di giorno e di notte dalla crociera dei cacciatorpediniere, se non avesse in-*

---

gruppo dei nostri incrociatori da nord, mentre egli [Acton] si trovava esattamente a sud di noi, ossia in una situazione, nella quale era completamente da escludersi ogni possibilità di essere tagliato fuori".

(64) Ottimo invece lo spirito aggressivo che anima l'azione, purtroppo isolata, dapprima del caccia *Acerbi* e poi del *Racchia*, anche se per vedere siluranti che si scagliano in massa e a fondo contro grandi navi da battaglia (e le affondano pure!) dovremo aspettare le più complesse battaglie del Pacifico durante la seconda guerra mondiale, anticipate, se vogliamo, su scala minore negli scenari ma non nei risultati, dal glorioso episodio di Premuda nella stessa guerra adriatica.

cappato nelle mine o nell'ostruzione retale fissa, se non fosse stato preso dalle reti dei drifters, poteva sempre essere udito dagli idrofoni o inseguito dai chasers".(65)

Nelle convulse giornate dopo Caporetto, quando si tenta di riassestare il fronte terrestre, prima sul Tagliamento e poi sul Piave, mentre Thaon di Revel si fa sostenitore della difesa a oltranza di Venezia (senza la quale l'alto Adriatico si doveva considerare perduto) davanti ai generali che propendevano verso un grande campo trincerato fra l'Adige e il Po, la flotta di superficie austro-ungarica, dal canto suo, perde l'occasione strategica che le si offre, quella cioè di un attacco a fondo contro le forze navali italiane di Venezia stessa e di uno sbarco a rovescio dello stesso precario fronte terrestre. Invero il 16 novembre le due vecchie corazzate *Wien* e *Budapest*, armate però di potenti artiglierie, con la scorta di due incrociatori, dieci caccia e numerosi velivoli, avevano cominciato a battere l'ala destra del fronte italiano con l'intento di costringere le nostre linee a ripiegare. Revel decise di contrastare immediatamente l'attacco nemico con cinque caccia di tipo "Orsini" e tre M.A.S. (*13*, *15* e *9*), al comando del capoflottiglia cap. freg. Costanzo Ciano, che dalla sua base alla Giudecca era diventato il corifeo della guerriglia navale. All'apparire delle siluranti italiane il gruppo austriaco, già vivacemente contrastato dalle batterie terrestri (peraltro della Marina), si ritirò, ritornando però subito dopo, non appena le unità italiane si erano a loro volta allontanate. Fu allora che i *MAS 13* e *15* (al comando di Ciano e Berardinelli), che si erano fermati a Cortellazzo (il *9* era andato in avaria), mascherati dal fumo delle artiglierie nemiche, a lento moto, riuscirono a portarsi sino a 800 m dalle corazzate nemiche e procedettero al lancio dei siluri (ahimé, senza nessun risultato utile), gettandosi poi sottocosta inseguiti per un tratto dalle siluranti nemiche. Ma un grande risultato era stato invero conseguito, nel senso che le grandi unità nemiche, evidentemente non sentendosi abbastanza protette dallo schermo delle siluranti, preferirono far ritorno nella loro base di Trieste e abbandonare definitivamente quell'azione che, nelle condizioni del momento, avrebbe potuto diventare estremamente pericolosa per gli italiani.

Nemmeno un mese dopo, rimorchiati e protetti dalle torpediniere *9* e *11 PN*, i *MAS 9* e *13* del ten. vasc. Luigi Rizzo e del capo timoniere di

(65) *I nostri alleati navali*, Milano, Mondadori, 1928, p. 224.

Cartolina storica dei *submarine chasers* statunitensi, una squadriglia dei quali, con base a Corfù, partecipò all'ultima fase della guerra adriatica. (Collez. Autore)

1ª cl. (rich.) Andrea Ferrarini andarono a "stanare" le corazzate austriache alla fonda nel Vallone della Muggia, tra Servola e San Saba. Tagliati i cavi d'acciaio delle insidiose ostruzioni retali, e sfuggiti alla scoperta dei proiettori di vigilanza, alle 2.32 "*i due siluri del M.A.S. 9*" – scrive Rizzo nel suo rapporto di missione – "*lanciati simultaneamente giunsero a pochi istanti l'uno dopo l'altro sul bersaglio; mentre ho percepito separate le due esplosioni, le colonne d'acqua si confusero in una sola*"; il bersaglio colpito era la "corazzata da difesa costiera" *Wien*, classe *Monarch*, da 5645 tds.

Le teorie di Thaon di Revel sulla *strategia della battaglia in porto* e sull'*infinitamente piccolo*, cominciavano a dare i propri frutti!

Verso la Vittoria

Le guerre di coalizione navale sono sempre le più difficili, nel senso che ciascuno degli alleati ha la propria guerra da tutelare e gli interessi speciali del proprio Paese da difendere; mentre infatti per gli anglo-francesi-americani l'Adriatico era un teatro di guerra secondario, per l'Italia,

l'unico Paese peraltro a contatto navale diretto col nemico, rivestiva un valore primario e fondamentale. Di qui le continue *prises de bec* tra Revel (pienamente supportato dal ministro degli Esteri barone Sonnino) e gli alleati, che insidiavano il comando unico italiano in Adriatico e, surrettiziamente, tentavano di rimetterne in discussione il futuro assetto geopolitico (tanto più che gli Stati Uniti avevano dichiarato di non riconoscere il patto segreto di Londra e il presidente Wilson, nel IX dei suoi celebri *Quattordici punti*, enunciati l'8 gennaio 1918, aveva parlato per l'Italia solo di "revisione dei confini sulla base della facilmente riconoscibile frontiera etnografica"). Per Revel invece la questione adriatica era una questione essenzialmente italiana, e ogni azione compiuta in questo mare doveva essere eseguita sotto comando italiano, perché "*appunto è unicamente per la questione adriatica che l'Italia era entrata in guerra*". Di qui la freddissima accoglienza riservata alle "americanate" dei vari progetti presentati sull'Adriatico dai rappresentanti degli Stati Uniti nelle riunioni interalleate,(66) come pure la desistenza operata nei confronti dei francesi che, anziché rispettare il proprio contributo di navi in Adriatico secondo i patti stabiliti, chiedevano a loro volta navi italiane da impiegare nel Mediterraneo sotto comando francese, agitando pericoli che tutt'al più potremmo definire poco credibili (come l'uscita della flotta austriaca dall'Adriatico... nel Mediterraneo, ovvero, nientemeno, quella della flotta russa dai Dardanelli... sotto comando tedesco!). La dura realtà della guerra marittima adriatica invece sembrava dare ragione, ogni giorno di più, al paradigma strategico di Revel, cioè quello di "non affrontare rischi non proporzionati ai possibili vantaggi", riponendo la massima fiducia "nelle azioni di sorpresa con i mezzi infinitamente piccoli". Una strategia essenzialmente ormai imperniata, dopo il successo dell'affondamento della *Wien*, sul diretto forzamento delle basi avversarie. Come avviene il 10 febbraio con i

(66) Alludiamo alla proposta di spedizione navale e militare contro Sabbioncello e Curzola per la costituzione di una base navale, per la quale gli Stati Uniti avrebbero messo a disposizione diecimila uomini – quando nella pianificazione, eseguita a suo tempo dalla R. Marina, fa rilevare Revel, ce ne sarebbero voluti, tanto per iniziare, almeno 25 000 – con l'occupazione poi anche di Pelagosa, Cazza e Lagosta indispensabili per proteggere un nuovo dispendiosissimo sbarramento di mine di ben cento miglia tra il Gargano e l'isola di Curzola, nel medio Adriatico, più a nord del *barrage* di Otranto stesso (i cui complessi lavori di posa erano peraltro, al momento, ancora in corso) in maniera da dividere l'Adriatico in due teatri operativi distinti e isolare le basi nemiche di Pola e Cattaro.

MAS 96, *94* e *95* (al comando di Costanzo Ciano, "vero animatore e mente direttrice", come l'ebbe a definire Manfroni, e guidati, rispettivamente, da Rizzo, dal ten. vasc. de Sanctis e dal s.ten. Ferrarini), forniti di motori elettrici oltre a quelli a scoppio, che, al rimorchio prima dei caccia *Animoso*, *Audace* e *Abba* e poi delle torpediniere *18* e *13 OS* e *12 PN*, si inoltrano in fondo al Golfo del Quarnero, nella Baia di Buccari, nel punto più remoto del territorio nemico, in acque disseminate di mine, con l'intento di attaccare il naviglio militare e mercantile che vi era stato segnalato. Se l'impresa non sortì quei risultati concreti che ci si era aspettati (venne infatti affondato solo un piroscafo), pur tuttavia la presenza dell'*Immaginifico*, del poeta-soldato Gabriele d'Annunzio (o meglio del "marinaio volontario da Pescara", come amava qualificarsi nella corrispondenza con Thaon di Revel) che, da par suo, ne esaltò le gesta, facendo assumere all'intera impresa un significato morale importantissimo in una guerra in cui i toni morali hanno rivestito un'importanza di primo piano, in quella che fu la prima *guerra mediatica* della storia.

Di lì a poco, il 13 maggio, nel costante perseguimento della filosofia dell'*infinitamente piccolo*, faceva il suo esordio operativo nel tentativo di forzamento della base di Pola il barchino saltatore *Grillo*, sorta di *minitank marino*, con a prora una catena scorrevole, munita di ganci, per sorpassare le ostruzioni, di tenaglie per reggere i siluri e un pescaggio di appena 40 cm. Con l'assistenza tecnico-logistica assicurata prima da due torpediniere e poi dai *MAS 95* e *96*, che lo rimorchiarono fin sotto la diga di Pola (sempre sotto la direzione dell'infaticabile Costanzo Ciano), il *Grillo* (ten. vasc. Mario Pellegrini), iniziò la sua laboriosa e accorta penetrazione nella base nemica, attraverso le cinque file delle ostruzioni portuali ravvicinate. Scoperto però e colpito dopo aver superato la penultima, venne affondato prima che avesse potuto eseguire la propria missione, e il suo equipaggio (composto, oltre da Pellegrini, dal secondo capo silurista Milani, dal marinaio scelto Angelici e dal fuochista scelto Corrias), preso prigioniero, venne condotto sulla corazzata *Viribus Unitis*.

Ma l'azione più eclatante si sarebbe avuta il successivo giugno in mare aperto come risultato finale di quella costante e giornaliera strategia di vigilanza e perlustrazione, pattugliamento ed esplorazione da parte delle unità della R. Marina per controllare e prevenire le mosse del nemico. Un nemico invero sempre attivo come ci mostra, nella notte del 4 aprile, il fallito colpo di mano del ten. vasc. Josef Veith che, sbarcato con un nucleo di 65 uomini nei pressi di Ancona, col favore dell'oscurità e del fattore sorpresa, aveva tentato, con una vera e propria azione da moderno

commando, di impadronirsi invano di un M.A.S., e poi, da ultimo, nella notte sul 23 aprile, l'azione di una squadriglia di cinque caccia, che avevano tentato una rapida puntata offensiva ancora contro il *barrage* di Otranto, le cui maglie di controllo si andavano invero facendo sempre più strette, dando luogo a un rapido scontro a 3000 m con una sezione dei caccia britannici in crociera di vigilanza per la protezione dei drifter, *Jackal* e *Hornett*. Quest'ultimo colpito ben tre volte, ma prontamente soccorso sia dal tempestivo convergere delle altre sezioni di cacciatorpediniere in vigilanza, sia da un gruppo di sostegno uscito prontamente da Brindisi, che posero subito fine all'azione con la fuga delle unità nemiche e relativo inseguimento, senza però arrivare più a un ulteriore contatto balistico.(67)

Nel mese di giugno del 1918 Sonnino e Thaon di Revel sono ancora alle prese polemiche con gli alleati, questa volta col progetto britannico di istituire la carica di comandante supremo interalleato, un *ammiraglissimo* (naturalmente britannico) per la globale direzione strategica della guerra nel Mediterraneo (e nell'Adriatico); nel mese di giugno assistiamo all'inizio della grande offensiva nemica sulla linea del Piave, mentre vediamo come cominci gradualmente a rientrare la grave emergenza dei trasporti marittimi alleati in esito alla guerra sottomarina a oltranza tedesca. Si consolida

---

(67) La cronaca della guerra navale riporta anche tutta una serie di quelli che oggi definiremmo "danni collaterali da fuoco amico", dolorosi episodi che si riferiscono all'affondamento del sommergibile italiano *H. 5* (ten. vasc. Francesco Quentin) a opera del britannico *H B1*, il 16 aprile 1918 presso punta d'Ostro in Albania, nel corso di una missione congiunta, ovvero come era accaduto l'anno prima, il 10 marzo, al sommergibile *Guglielmotti* (cap. corv. Guido Castiglioni) speronato e investito in superficie dallo *sloop* britannico *Cyclamen*. Così, oltre a quelle puntualmente descritte e alla scomparsa del *W. 4* (ten. vasc. Alessandro Giaccone) di piccola crociera nel basso Adriatico il 17 agosto 1917, "per cause sconosciute" (tutte le ricerche di caccia e idrovolanti diedero infatti all'epoca risultati negativi), assommarono a *otto* i battelli subacquei italiani persi durante la guerra. *Sette* furono invece i sommergibili persi dall'imperial-regia marina austro-ungarica: *U 12* (per mine in prossimità di Venezia l'8 agosto 1915), *U 3* (affondato dal caccia francese *Bisson* il 13 agosto 1915), *U 6* (dal drifter *Dorry* il 13 maggio 1916), *U 16* (speronato dal piroscafo *Bormida*, dopo aver silurato il caccia *Nembo* in prossimità di Valona l'11 ottobre del 1916), *U 30* ("missed in action", probabilmente causa mine nel Canale d'Otranto fra il 1° e il 2 aprile 1917), *U 23* (affondato dalla torpediniera *Airone* nelle acque di Valona il 21 febbraio1918), *U 20* (affondato dal sommergibile italiano *F. 12*, alle foci del Tagliamento il 15 luglio 1918).

Grafico dell'impresa di Buccari.

infatti definitivamente la tendenza, iniziata già dal marzo precedente, per cui l'enorme incremento dato dagli alleati alle costruzioni navali mercantili ridusse sempre più la differenza tra le navi affondate, o comunque perdute, finché le navi mercantili di nuova costruzione furono in quantità superiore a quelle affondate. Fu in quel momento che l'Intesa percepì chiaramente di aver vinto la guerra sui mari. Ma soprattutto, il giugno 1918 è il *glorioso giugno* di Premuda, il mese in cui un *mezzo infinitamente piccolo* riesce ad affondare in mare aperto una grande nave da battaglia nemica come migliore controprova delle teorie costantemente propugnate da Thaon di Revel nel corso dell'intera guerra! Per la quarta volta l'Imperial-Regia Marina austro-ungarica progetta un'uscita in forze, con l'obiettivo precipuo di colpire ancora una volta il *barrage* di Otranto, le cui maglie di controllo, con i nuovi sistemi adottati, si andavano facendo sempre più rigide nei confronti dei sommergibili nemici in transito dall'Adriatico al Mediterraneo. Al tramonto dell'11 giugno, secondo il piano nemico,(68) il *gruppo di attacco* do-

(68) Il piano è analiticamente esposto da H. Sokol it., cit., IV, p. 89.

veva trovarsi sulla congiungente Fanò-Santa Maria di Leuca (due incrociatori e quattro caccia) e nelle acque antistanti Otranto (due incrociatori e quattro torpediniere), mentre un imponente *gruppo di sostegno* di 45 unità divise in sette gruppi (che contavano ben sette corazzate, con il comandante in capo Horthy imbarcato sulla *Viribus Unitis*), opportunamente dislocato, avrebbe provveduto a circondare e battere le forze di supporto, anche pesanti, che sarebbero uscite da Brindisi, prima dell'intervento del grosso delle flotte alleate dislocate, ricordiamo, a Taranto e Corfù; naturalmente era previsto anche un vasto spiegamento di agguati di sommergibili e attacchi aerei su Brindisi e Otranto. Le corazzate monocalibre gemelle *Tegetthoff* e *Szent István*, scortate dal caccia *Velebit* e sei torpediniere, lasciarono la base di Pola la sera del 9 giugno alle 23, "con mezz'ora di ritardo sul previsto per un ritardo nell'apertura della porta delle ostruzioni", donde la velocità venne portata dapprima a 16 nodi per cercare di recuperare, ma poi nuovamente ridotta per problemi tecnici di riscaldamento verificatesi sulla *Szent István*. L'imponderabile domina le vicende della guerra, la cui natura di per sé è *giornaliera* e, chissà, forse l'incontro con gli italiani sarebbe mancato se non si fossero verificati gli inconvenienti in parola!

Il capitano di corvetta Rizzo, comandante del *MAS 15* in azione di perlustrazione col *MAS 21*, scrive nel suo rapporto, che riassumiamo nei punti più salienti:

> Verso le 3.15 essendo a circa miglia 6.5 da Lutostrak avvisto leggermente a poppavia del traverso e sulla dritta una grande nuvola di fumo che rivelerà poi "due grosse navi", protette da caccia, di prora, di poppa e dai fianchi; essendo già l'alba non ritenni consigliabile prendere caccia e decisi di approfittare della luce incerta per prevenire l'attacco e invertivo la rotta, seguito dal M.A.S. 21, dirigendo sulle unità nemiche alla minima velocità. Decisi di eseguire il lancio alla minima distanza possibile e perciò diressi in modo da portarmi all'attacco passando tra i due caccia che fiancheggiavano la prima nave. Per scapolare il caccia sulla mia sinistra portai la velocità da 9 a 12 miglia, riuscendo senza essere scorto a oltrepassare di 100 metri la linea dei due caccia e lanciare i due siluri contro la prima nave a una distanza di non oltre 300 m. I due siluri colpivano la nave e scoppiavano quello di dritta fra il primo e secondo ciminiere, quello di sinistra fra il ciminiere poppiero e la poppa, sollevando due grandi nuvole di acqua e fumo nerastro. I siluri essendo preparati per attacco contro siluranti,

erano regolati a m. 1,5. La nave non eseguì alcuna manovra per evitare i siluri.(69)

Venuto meno il fattore sorpresa, nel timore di concentramenti di M.A.S. e sommergibili davanti Cattaro, Horthy fece sospendere il suo grande piano;(70) la *Tegetthoff* rientrò a Pola all'alba dell'11, seguita, al tramonto, dalla *Viribus Unitis* e dal *Prinz Eugen*; la flotta austriaca si avviava così verso la sua *fin malhereuse*. Nella storia navale della Grande Guerra il "glorioso giugno" non sarebbe stato il 1° giugno 1916, come avrebbe voluto l'Ammiraglio della Flotta Jellicoe all'indomani dello Jutland, ma il 10 giugno 1918, il giorno di Premuda. Nel giro di quasi sei mesi, con le imprese della *Wien* a Trieste e della *Szent István* a Premuda, Rizzo da solo con le sue *vedettes rapides*, con i suoi *petits bâtiments*, con i suoi *torpedo motor boats*, aveva affondato ben 25 653 tds di naviglio nemico, suscitando, con le sue medaglie d'oro al valore militare (delle 22 concesse agli uomini della R. Marina durante l'intero corso della guerra) il plauso e l'ammirazione di tutto il mondo, dal vice ammiraglio David Beatty, comandante della *Grand Fleet*, che non avrebbe mai guidato in battaglia, alle colonne dello stesso *New York Times* del 13 giugno 1918, che non esitava ad affermare come Rizzo (definito *l'Affondatore* e il *Corsaro di Milazzo* da Gabriele d'Annunzio) avesse attuato il precetto più caro all'ammiraglio Farragut "*not iron ships, but iron hearts*"!

Thaon di Revel, come abbiamo visto, era stato sempre contrario, in termini di costi-efficacia, a impiegare grandi navi per effettuare bombardamenti navali ovvero per perseguire occupazioni territoriali sulla sponda nemica, sia pur studiate in sede di pianificazione strategica della R. Marina stessa e poi, di tanto in tanto, riprese dagli alleati. "*Che cosa accadrebbe nell'opinione pubblica*" – era solito dire di fronte a tali proposte – "*se si dovesse annunziare che, per prendere Curzola o Sabbioncello, o ma-*

(69) AUSMM, *R.B.*, b. 1221, f. 13; interessanti in merito anche le considerazioni espresse dallo stesso Rizzo nella successiva monografia, *L'affondamento della Santo Stefano e le sue conseguenze militari e politiche*, Trieste, Susmel, 1922, in cui il nostro parla di "prodigiosa attività del caso", alla Victor Hugo ne *I Miserabili*, a proposito della battaglia di Waterloo, ricordando, tra l'altro, come la crociera dei M.A.S. sulla costa dalmata fosse stata in origine predisposta per la notte del 7 giugno e poi rimandata "per attendere più favorevoli condizioni di luminosità".

(70) In merito cfr. N. Horthy de Nagybánya, *Mémoirs de l'amiral Horthy, regent d'Hongrie*, Paris, Hachette, 1954, p. 79 ss.

gari anche Cattaro, la Marina italiana avesse perduto due o tre navi di linea, come ha già perduto l'Amalfi e la Garibaldi?", né si era peritato di fare una vera e propria lezione di geostrategia navale dell'Adriatico con le sue pericolose antinomie strategiche allo stesso Franklin Delano Roosevelt, il futuro presidente degli Stati Uniti, allorché in visita a Roma nel 1917 in veste di *Assistant Secretary of the Navy* dell'amministrazione Wilson, aveva chiesto alle autorità politiche italiane una condotta più aggressiva nella guerra in corso, ma che, dopo il colloquio con Revel, non esiterà ad ammettere che "*ce fuit ma première défaite diplomatique*".(71) Solo sullo scorcio finale della guerra, di fronte alle urgenti richieste del generale Franchet d'Esperey, comandante dell'*Armée d'Orient*, e del comandante dell'armata francese del Mediterraneo, vice ammiraglio Gauchet, Revel aderì alla richiesta di un'azione navale contro Durazzo, un'operazione che il governo francese chiedeva di effettuare anche da solo "nel caso che la Marina italiana non avesse preferito agire direttamente con i propri mezzi". Ma come sappiamo, nell'assunto che tutte le operazioni adriatiche dovessero essere sotto comando e controllo italiano, Revel decise di affidare l'azione a una forza navale, costituita principalmente dalla divisione di incrociatori corazzati *San Giorgio* (contramm. Paladini) e dal gruppo di tre esploratori britannici *Lowestoft* (armati con pezzi da 152), preceduta da una squadriglia di caccia, con una forte protezione (caccia, torpediniere costiere, 11 *sub-chasers* statunitensi e M.A.S.), con otto sommergibili in agguato sulla rotta Cattaro-Durazzo e, finalmente, con larghissimo impiego di tutti i velivoli disponibili da Valona (cap. freg. Miraglia), Otranto e Brindisi (ten. vasc. De Pinedo). Distanze di tiro sui 12 000 m per la divisione *San Giorgio*, e sui 10 000 per il gruppo *Lowestoft* in un solo defilamento dinanzi a Durazzo a bassa velocità. Quel che è importante rilevare è come questa volta il gruppo di sostegno a protezione indiretta sia costituito dalla corazzata monocalibra *Dante Alighieri* (con squadriglia di cinque esploratori leggeri e due caccia), tre esploratori (*Gloucester*, *Glasgow* e *Marsala*) con squadriglia di quattro caccia e dell'esploratore leggero *Nibbio*. In buona sostanza un complesso navale di ben 65 unità italo-britanniche (tra cui solo quattro sommergibili di quella Marina francese che aveva

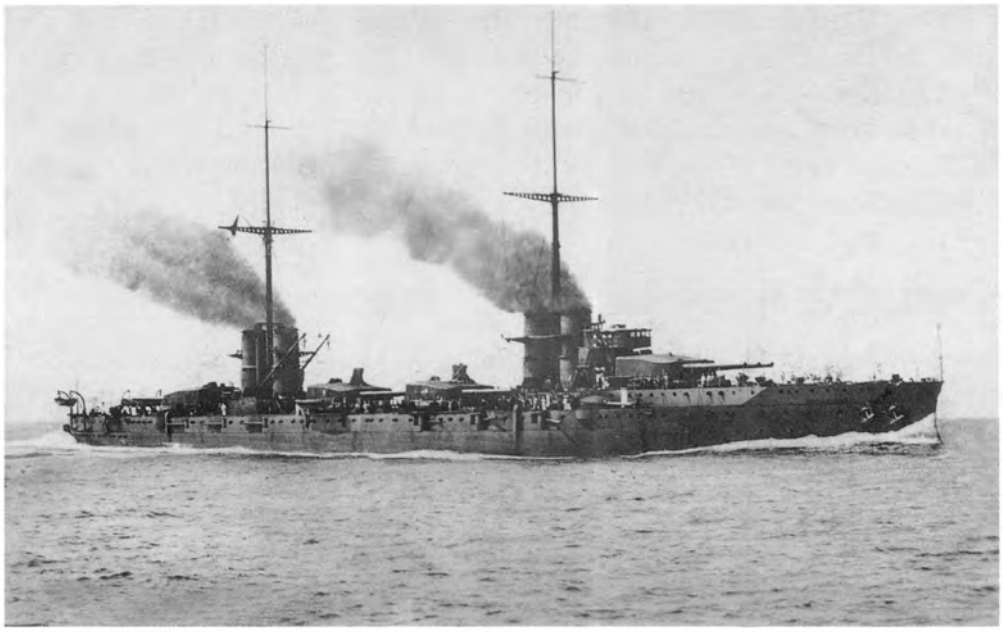
(71) L'episodio è ricordato nelle memorie dell'ambasciatore statunitense a Budapest (J. F. Montgomery, *Hungary the Unwilling Satellite*, New York, 1947, p. 45), che lo raccontò allo stesso Horthy, all'epoca Reggente d'Ungheria, che ne fa a sua volta cenno nella sua autobiografia (*op. cit.*, p. 79).

insistito per la realizzazione dell'impresa!) e ben 84 velivoli, sproporzionato certo all'obiettivo immediato del bombardamento di Durazzo di quel 2 ottobre 1918, ma invero mirato a contrastare (questa volta in maniera risolutiva) una possibile uscita in forze della flotta austriaca per un'ultima (e decisiva, finalmente!) battaglia in mare aperto (e non a caso Revel era imbarcato all'uopo sulla dreadnought *Dante Alighieri*).(72) Le lezioni delle azioni del 29 dicembre 1915 e del 15 maggio 1917 non erano passate invano!

Ma l'Imperial-Regia Marina austro-ungarica, da mesi in preda invero alla dissoluzione interna con episodi di indisciplina, rivolte e ammutinamenti, pur dopo le azioni contro città inermi e unità da pesca quasi disarmate, non intervenne, affidandosi solo all'attacco di un sommergibile, che riuscì peraltro a silurare l'esploratore britannico *Weymouth*, che però, non interrompendo il bombardamento, riuscì a ritornare a Brindisi con i propri mezzi; danni da parte italiana, una granata nemica su uno dei M.A.S. (il *98*) che si erano gettati all'attacco diretto dei piroscafi e delle siluranti nemiche in porto, mentre infuriava il duello di artiglieria fra navi e batterie costiere di Durazzo, che poi, dodici giorni dopo, venne rioccupata dagli italiani che si spinsero, prima dell'armistizio, fino a San Giovanni di Medua e Dulcigno.

La guerra stava volgendo al termine, ma c'era ancora il tempo per un'ulteriore conferma del principio caro a Revel di quei *minimi* e *infinitesimali mezzi* che, guidati da uomini *ardimentosi*, avrebbero potuto infliggere le più gravi perdite al nemico, come di fatto accadde, ancora una volta, nella notte tra il 31 ottobre e il 1° novembre 1918, nella base di Pola con l'impresa della *torpedine semovente*, la celebre *Mignatta* del maggiore del Genio navale Raffaele Rossetti e del capitano medico Raffaele Paolucci, dotata di due cariche di alto esplosivo, contenti ciascuna 175 kg di tritolo e dotate di spolette a orologeria, che porta all'affondamento della dreadnought nemica *Viribus Unitis* da 20 548 tds, in un contesto ormai

(72) Come ben fa rilevare Manfroni (*op. cit.*, p. 321), "la presenza del Capo di stato Maggiore a bordo della Dante aveva un altissimo valore, perché mostrava che la possibilità di una battaglia navale, alla quale tutti i nostri marinai, dal Capo supremo ai gregari, anelavano, era tutt'altro che remota. Egli infatti, lasciando ai suoi dipendenti la direzione delle operazioni di bombardamento e di protezione, veniva ad assumere la responsabilità di ulteriori auspicabili fatti d'arme. E tutta l'Armata comprese l'alto valore morale di questo atto".



La corazzata monocalibra *Dante Alighieri*. (Collez. Autore)

sempre più marcato di sfaldamento della monarchia danubiana e della stessa Imperial-Regia Marina,(73) con una delle imprese che conosciamo

(73) Come racconta lo stesso contrammiraglio Horthy nelle sue memorie (*op. cit.*, p. 84-86), sin dal 28 ottobre aveva ricevuto l'ordine imperiale di consegnare la flotta al Consiglio Nazionale degli Slavi del Sud, ordine che, una volta formalizzato alle 22 del 30 ottobre (H. Sokol, III, p. 197), venne attuato alle 9 del mattino seguente a bordo della nave ammiraglia *Viribus Unitis* nel corso di un incontro definito "*bref et froid*". Su proposta di Horthy, che nel pomeriggio con un treno speciale abbandonava Pola col suo stato maggiore, il comando venne assunto dal comandante di bandiera della *Viribus Unitis*, capitano di vascello Janko Vukovi de Podkapelski (che sarebbe morto, meno di ventiquattr'ore dopo, nell'esplosione della nave stessa). Appena Horthy sbarcò, la nuova bandiera degli Slavi del Sud venne issata con 21 colpi di cannone, in una sorta quindi di tentativo *reflagging* unilaterale (in cui la *Viribus Unitis* avrebbe dovuto essere ribattezzata *Frankopan*, dal nome di un eroe dell'indipendenza croata) senza alcuna validità a livello internazionale nello stato di guerra allora ancora vigente, come dimostreranno, di lì a poco, le stesse clausole navali (art. I-IX) del testo dell'armistizio di Villa Giusti del 4 novembre, che imporranno all'Austria-Ungheria la consegna della flotta agli alleati, disponendo l'occupazione alleata delle

meglio dal punto di vista documentario sia con le ampie relazioni di servizio dei due protagonisti sia con la memorialistica che a loro fa capo.(74)

La guerra era finita e "scoppiava" la pace, che vide ancora una volta Revel in prima linea nella difesa degli interessi adriatici dell'Italia stabiliti dal Patto di Londra,(75) perché era per questi, non si stancava di ripetere, che *l'Italia era entrata in guerra!*

Che ha fatto la Marina?

A un tale punto di domanda l'ammiraglio Fioravanzo, col suo stile secco, puntuale, senza tanti giri di parole, era solito rispondere, in punto di estrema sintesi, che la R. Marina aveva assicurato, con due milioni di ore di

---

basi navali adriatiche nonché la consegna dei sommergibili tedeschi "che si trovano o possano venirsi a trovare nelle acque territoriali austro-ungariche". Dieci sommergibili tedeschi non atti navigare vennero distrutti presso le basi di Pola, Fiume, Trieste e Cattaro, mentre altri quindici, a partire dal 28 ottobre, intrapresero il viaggio di ritorno in Germania per mare, che tredici condussero a termine, tranne l'*U 34* affondato dalla Q-ship *Privet* il 9 novembre 1918 nelle acque di Gibilterra, e l'*U 35* internato al Ferrol per arrendersi poi alla Francia.

(74) AUSMM, *R.B.*, b. 1212, *Relazione* di Raffaele Rossetti e *Relazione* di Raffaele Paolucci; il primo avrebbe poi, con intenti polemici nei confronti di Costanzo Ciano per quanto attiene l'invenzione della stessa *mignatta* e la conseguente attribuzione del premio di affondamento della Viribus Unitis, scritto il libro *Contro la Viribus Unitis. Le vicende di un'invenzione di guerra. Note Documentate* (Roma, Libreria Politica Moderna, 1925), mentre il secondo, oltre alla pubblicazione a stampa della sua relazione (*Annali di Medicina navale e coloniale*, XXV, 1918, vol. II, fasc. V-VI, tradotta poi anche in inglese *An Account by Captain Paolucci Surgeon of Italian Navy on the Sinking of Austrian Battleship Viribus Unitis*), con intenti narrativi avrebbe in seguito pubblicato il volume di memorie *Il mio Piccolo Mondo perduto* (Bologna, Capelli, 1947), dove a lungo si intrattiene sulla genesi e sull'esecuzione dell'operazione di Pola nonché sui suoi rapporti con Rossetti (p. 106-204).

(75) In un contesto polemico dai toni alti, laddove a Gaetano Salvemini che sulla stampa contestava la *scabbia adriatica* dell'ammiraglio, Revel rispondeva che la *scabbia* era sempre meglio della *dissenteria rinunciataria*, arrivando poi a dimettersi da capo di stato maggiore, per la seconda volta, a seguito dell'andamento sfavorevole dei lavori della conferenza di Versailles alla quale partecipava come delegato navale. Quando poi si dimise nel 1915 da ministro della Marina, Vittorio Emanuele, con divertita ironia, esclamò: "*Thaon di Revel ha sempre le dimissioni in tasca!*", ben sapendo nella sua visione acuta e cinica degli uomini e delle vicende del suo Regno, come raramente, in forza delle proprie idee, si rinuncia all'esercizio del potere.

Affondamento della dreadnought *Viribus Unitis* dopo l'azione di Rossetti e Paolucci. (Collez. Autore)

moto per 56 000 missioni di guerra e 25 milioni di miglia percorse nelle azioni di esplorazione, vigilanza, agguato, scorta: *"Assistenza all'ala dell'esercito, contributo diretto anche alle sue operazioni, blocco strategico del Canale d'Otranto, strategia della battaglia in porto, costituzione del fronte albanese. Sono queste le 'cinque cose' fondamentali che la Marina ha fatto durante la prima guerra mondiale per collaborare con i suoi alleati e cooperare alla vittoria finale. Punto e basta, questa è tutta la guerra sul mare, punteggiata naturalmente da atti valore, tra i quali i più fulgidi sono quelli degli speciali mezzi d'assalto e dei M.A.S., richiedenti attitudini personali particolari e completa dedizione al sacrificio in coloro che volontariamente vi si dedicarono"*, senza tralasciare il contributo dell'aviazione marittima e della stessa Marina mercantile, perché "il marinaio della Marina mercantile nella guerra moderna è *soldato del mare* come quello della Marina militare" (con la perdita, nella lotta per le comunicazioni marittime, del 53% della propria flotta mercantile per ben 956 000 t).(76) Un bilancio del conflitto che lo stesso

(76) In merito non possiamo che rimandare ai nostri saggi "Giulio Douhet e i pensatori navali", *La Figura e l'opera di Giulio Douhet,* Atti del Convegno 12-14 aprile 1987, Caserta, Soc. di Storia Patria di Terra di Lavoro, 1987, p. 245-257, e "D'Annunzio, Thaon di Revel e le Siluranti Aeree", *D'Annunzio e il Volo*, Atti del Convegno 9-10 agosto 1988, Museo dell'Aria di San Pelagio,1991, p. 139-148.

Una cartolina che riporta le nobili parole della "Preghiera del marinaio". (Collez. Autore)

Thaon di Revel ci aveva a suo tempo proposto, permeato da forti sottolineature di carattere morale, nell'*incipit* del celebre *Bollettino della Vittoria navale*, o.d.g. diramato a Brindisi il 12 novembre 1918: "*Marinai! La guerra marittima condotta in Adriatico in unione ai reparti degli Alleati e degli Stati Uniti col più sagace ardimento nella ricerca dell'avversario in mare aperto e dentro i muniti porti, è finita dentro Pola con uno dei più luminosi esempi dell'eroismo italiano. Dal primo all'ultimo giorno, voi avete perseverato in una lotta senza tregua, supplendo al difetto dei mezzi e alla gravità dei molteplici compiti, con una vigoria, con una audacia sempre più pronte e ferme* ...", un bilancio da leggere in parallelo con quanto Revel aveva affermato in più occasioni di fronte agli alleati, rivendicando la necessità dell'autonomia della guerra adriatica sotto comando italiano perchè "*gli italiani attendono dal 1866 l'occasione di misurarsi sul mare col nemico ereditario e di cancellare l'amaro ricordo di Lissa. La battaglia in Adriatico ha per noi assunto un interesse nazionale; è un debito d'onore, per il quale in nessun caso e per nessuna condizione si potrebbe ammettere che la direzione del combattimento fosse assunta da altri*". "Pace ai morti di Lissa" sarà infatti il grido unanime dell'equipaggio italiano che, nell'immediato do-

poguerra, condusse a Venezia l'ex corazzata austro-ungarica *Tegetthoff* come preda bellica.

Sopito nell'immediato dopoguerra dalle speranze suscitate dalle conferenze sulla limitazione degli armamenti navali e dalle utopie del disarmo, il dibattito critico sulle *lessons identified* della Grande Guerra sul mare riprenderà lentamente (pur sempre con l'avvertenza clausewitziana che ogni guerra è una guerra particolare, che si svolge in un teatro geostrategico e contro un nemico sempre ben definito), battendo soprattutto sulla crescente centralità dell'aeronautica nella moderna guerra sul mare(77) (come aveva mostrato l'esperienza dell'azione del 15 maggio 1917 e del bombardamento di Durazzo del 2 ottobre 1918), sugli esperimenti degli aerosiluranti che tanto avevano attizzato lo stesso d'Annunzio, su quei limiti tecnici e tattici che avevano condizionato il successo della nostra guerra sottomarina, sugli sviluppi futuri della *mignatta* di Raffaele Paolucci (ripensata e perfezionata da Teseo Tesei ed Elios Toschi alla metà degli anni Trenta), sulla necessità di una stretta correlazione tra la direzione strategica della guerra in mare e la direzione tattica affidata al comandante superiore in mare (al fine di evitare le distonie verificatesi, soprattutto, nell'azione navale del 29 dicembre 1915 e del 15 maggio 1917) e, quindi, sul concetto stesso di *Fleet in being*, in merito alla quale invero lo stesso sir Julian Corbett, nei suoi *Some Principles of Strategy* del 1911, aveva già osservato che "*Difensiva sul mare* deve significare essenzialmente mantenere la Flotta 'attiva in potenza, non semplicemente in vita', ma in una vita viva e vigorosa, che sappia afferrare ogni opportunità per azioni di disturbo e contrattacco contro il nemico". La storia purtroppo ci insegna che molte delle lezioni pur *identified* nella Grande guerra sul mare non saranno poi pienamente *learnt* nel secondo conflitto mondiale!

Ma dopo tante vicende convulse, drammatiche e sanguinose ("*non credete ai vostri generali*" – aveva ammonito Clausewitz – "*che riportano vittorie senza spargimento di sangue, perché nella guerra, oltre alla sua natura subordinata di strumento politico, al giuoco delle probabilità e del caso, emerge sempre la violenza originaria del suo elemento, l'odio e l'inimicizia da considerarsi come un cieco istinto*"), la nostra analisi vuole concludersi in serenità, richiamando al lettore alcuni piccoli luoghi della *memoria storica* della Grande Guerra nella Roma dei nostri giorni, in particolare dal

(77) G. Fioravanzo, "L'opera della Marina nella Grande Guerra", *Rivista Marittima*, aprile 1959, p. 22.

Teca dei ricordi della Grande Guerra, come conservata nell'abitazione del grande ammiraglio Thaon di Revel ai Parioli (Roma) nel 1989. (Foto dell'Autore)

Parco della Rimembranza di Villa Glori, magistralmente disegnato da Raffele De Vico nei primi anni Venti, col suo boschetto di querce dedicato alle Medaglie d'Oro del primo conflitto mondiale (non lungi dal tronco secco del mandorlo bagnato dal sangue di Enrico Cairoli nel 1867), al *MAS 15* di Rizzo nel famedio del *Sacrario delle Bandiere* al Vittoriano, alla facciata di Palazzo Marina di Lungotevere delle Navi con le ancore delle corazzate *Tegetthoff* e *Viribus Unitis* dell'imperial-regia Marina austro-ungarica (una Marina che non esiste più, perché *le flotte nascono in un secolo e muoiono in un giorno*!), alla targa commemorativa di Nazario Sauro al rione Monti nella casa di amici dove si era rifugiato prima della guerra, al bronzeo busto di Raffaele Paolucci nell'Istituto Leone Magno sulla Nomentana, dove da giovane aveva studiato, quindi alle mute dimore romane di Thaon di Revel in via Mario Pagano e in via Mercalli, non contrassegnate nemmeno da una piccola lapide (mentre gli è stato dedicato un tratto del lungotevere) e, infine, nella silenziosa quiete della Chiesa di Santa Maria della Vittoria (non lungi dallo Stato Maggiore della Difesa), alla quale il grande ammiraglio volle donare come ex-voto la propria sciabola alla fine della Grande Guerra.

LA GUERRA ANTISOM DELL'INTESA NEL MEDITERRANEO DURANTE IL PRIMO CONFLITTO MONDIALE

MARCO GEMIGNANI

In seguito all'assassinio di Francesco Ferdinando, erede al trono degli Asburgo, e di sua moglie Sofia, avvenuto a Sarajevo il 28 giugno 1914, il governo di Vienna presentò a quello di Belgrado un ultimatum. Non soddisfatta dalla risposta, il 28 luglio l'Austria-Ungheria dichiarò guerra alla Serbia, e nei giorni successivi altri Stati entrarono nel conflitto, cosicché ai primi di agosto si formarono due schieramenti: da una parte l'Austria-Ungheria e la Germania, dall'altra la Serbia, la Russia, la Francia, la Gran Bretagna e il Montenegro.

Per quello che riguarda le forze subacquee dei due Imperi centrali schierate nel Mediterraneo all'inizio del conflitto, esse erano rappresentate dai pochi battelli della Marina asburgica. Infatti gli austriaci avevano cominciato a interessarsi ai sommergibili solo una decina di anni prima, in ritardo rispetto ad altre Marine europee e, indecisi riguardo il modello più rispondente alle necessità della propria flotta, avevano ordinato la costruzione a coppie di tre tipi. I tre modelli commissionati furono del tipo realizzato dal progettista statunitense Simon Lake, a scafo singolo, armato di un cannoncino da 37 mm e di tre tubi lanciasiluri da 450 mm – due prodieri e uno poppiero – dotato di buone capacità manovriere e di immersione, ma penalizzato dalla presenza di motori a benzina che non erano in grado di fornire la potenza fissata nel capitolato; denominati *U 1* e *U 2* i due battelli furono costruiti a Pola e varati rispettivamente il 10 febbraio 1909 e il successivo 3 aprile. Il secondo tipo fu proposto dai cantieri Germaniawerft, ed era a doppio scafo, dotato di due tubi lanciasiluri prodieri; presentava problemi durante le immersioni, e quando navigava in superficie i diesel producevano molto fumo, ma in compenso

vantava una buona abitabilità; i due esemplari, prodotti a Kiel e battezzati *U 3* e *U 4*, furono varati il 20 agosto e il 20 novembre 1908. Il terzo modello fu disegnato dall'ingegnere statunitense John Philip Holland, ed era a scafo singolo, con lo stesso armamento del tipo Germaniawerft; anch'esso aveva i motori termici a benzina come il modello progettato da Lake, e ciò causò parecchi casi di intossicazione fra i membri dell'equipaggio; come per i precedenti, inizialmente vennero realizzati un paio di esemplari, la cui costruzione cominciò negli Stati Uniti per essere poi completata a Fiume e, denominati *U 5* e *U 6*, furono varati il 10 febbraio e il 12 giugno 1909.(1)

Questi sei sommergibili, intensamente provati per valutarne le caratteristiche e le capacità operative, fecero comprendere ai vertici della Marina austriaca che per ottenere le prestazioni da loro desiderate era necessario ricorrere a battelli di maggiori dimensioni e dislocamento cosicché, dopo aver studiato un altro paio di progetti e vagliato i costi per la produzione in serie, il 1° febbraio 1913 furono ordinate cinque unità di un nuovo tipo proposto dai cantieri Germaniawerft. Con l'inizio delle ostilità questi battelli, mentre erano ancora in costruzione, furono però requisiti dalla Marina tedesca, e quella austriaca, per incrementare in qualche modo il numero dei suoi U-Boot, fu costretta ad acquistare un'unità del tipo "Holland" costruita interamente a Fiume, simile all'*U 5* e all'*U 6* che, dapprima battezzata *U 7*, fu in seguito ridenominata *U 12*.(2)

All'epoca i sommergibili, allorché si immergevano, non erano più individuabili a meno che non alzassero il periscopio, e non vi erano armi in grado di colpirli, salvo che essi stessi durante la navigazione non urtassero una mina oppure fossero speronati; pertanto i battelli subacquei in questa fase iniziale del conflitto poterono operare correndo meno rischi delle unità di superficie, e fu solo per l'accennata carenza di U-Boot che gli austriaci dovettero limitare l'impiego della propria flotta subacquea, comandata dal capitano di corvetta Franz von Thierry, alla difesa delle coste occidentali dell'Impero minacciate specialmente dalle navi della Ma-

(1) W. Aichelburg, *K.u.K. Flotte 1900-1918*, Wien, Verlag Osterreich, 1998, p. 98-101.

(2) Tale battello era stato impostato su iniziativa privata dalla Whitehead con la sigla *SS 3* e varato il 14 marzo 1911. Inizialmente la Marina asburgica, avendo sperimentato questo modello di sommergibile e non ritenendolo utile per le proprie necessità, si rifiutava di acquistarlo. L'unità era stata allora proposta alle Marine brasiliana, bulgara, olandese, peruviana e portoghese, ma neppure esse si erano dimostrate interessate ad acquisirlo.

rine Nationale francese. Dalla metà dell'agosto 1914 quest'ultima cominciò a vigilare lo Stretto di Otranto e a compiere incursioni nell'Adriatico, sia per attaccare i litorali e le navi avversarie, sia per rifornire le truppe montenegrine.

Il primo sommergibile austriaco a mettersi in luce fu l'*U 3* del ten. vasc. Eduard von Hübner il 17 ottobre 1914 quando, nei pressi delle Bocche di Cattaro, tentò più volte infruttuosamente di silurare l'incrociatore corazzato francese *Waldeck Rousseau* che, insieme ad altre unità da guerra, era impegnato a scortare il piroscafo *Liamone*, carico di materiali per il Montenegro.

Il successivo 1° novembre fu la volta dell'*U 5* del ten. vasc. Friedrich Schlosser a tentare un attacco contro il *Liamone*, impegnato in una nuova missione di rifornimento. Nell'occasione il mercantile e la scorta effettuarono un'improvvisa accostata, obbligando l'*U 5* a lanciare un siluro dalla distanza di 800 m. L'arma però deviò dalla sua rotta di circa 40° a causa di un'avaria, cosicché i francesi non si accorsero neppure del rischio corso.

Per lo stesso difetto l'*U 5* due giorni dopo fu privato di una facile vittoria allorché, avvistato a 600 m di distanza un incrociatore della Marine Nationale che navigava a 10 nodi con rotta costante, lanciò contro di esso un siluro che compì un percorso irregolare.

Il primo successo colto da un battello austriaco si ebbe il 21 dicembre ad opera dell'*U 12* comandato dal ten. vasc. Egon Lerch. La mattina di quel giorno l'*U 12* scoprì una grossa formazione navale francese al largo dell'isola di Saseno e, serrate le distanze, lanciò due siluri contro la moderna corazzata di tipo monocalibro *Jean Bart*, sopra la quale aveva alzato la sua insegna il viceammiraglio Augustin Boué de Lapeyrère, comandante in capo della flotta francese del Mediterraneo. Una delle due armi raggiunse la parte prodiera della nave da battaglia aprendovi una larga falla e causando un sensibile appruamento ma, grazie alla resistenza delle paratie, l'unità poté raggiungere Cefalonia e poi Malta, dove fu riparata.

Nei mesi successivi l'attenzione dei francesi e dei britannici si concentrò sugli Stretti dei Dardanelli per costringere la Turchia, che formalmente dal 1° novembre 1914 si era schierata a fianco della Germania e dell'Austria-Ungheria, a chiedere l'armistizio e per ripristinare così i collegamenti con la Russia.(3)

---

(3) Al momento dell'entrata nel conflitto dell'Impero ottomano, la flotta subacquea di questo era costituita dall'*Abdul Hamid* e dall'*Abdul Medjid*, due battelli del tipo "Nordenfelt" costruiti in Gran Bretagna nel 1886, dei quali uno giaceva da anni

A partire dal 19 febbraio 1915 le navi della Marine Nationale e della Royal Navy iniziarono cannoneggiamenti controcosta per distruggere i forti ottomani che proteggevano l'ingresso dei Dardanelli, e il 1° marzo la Marina tedesca chiese a quella austriaca di inviare in soccorso della Turchia almeno un sommergibile, offrendosi di rimpiazzarlo con uno germanico inviato a Pola per ferrovia.(4) Tuttavia il comandante in capo della flotta asburgica, l'ammiraglio Anton Haus, fu costretto a lasciar cadere la proposta dei tedeschi, in quanto in quel momento egli aveva a disposizione sette sommergibili e di questi solo un paio erano immediatamente impiegabili, mentre gli altri si trovavano ai lavori. Inoltre, dei due battelli operativi soltanto uno sarebbe stato in grado di raggiungere i Dardanelli, in condizioni eccezionalmente favorevoli, ovvero beneficiando di buone condizioni meteorologiche e senza imbattersi in unità avversarie.

I tedeschi tentarono nuovamente di convincere Haus, dichiarando la loro disponibilità a offrire due sommergibili per ognuno che gli austriaci avessero inviato in Egeo, nonostante in quel periodo anche la Marina germanica avesse necessità di impiegare tutti i suoi battelli intorno alla Gran Bretagna per portare avanti la prima campagna sottomarina di lotta indiscriminata al traffico, iniziata il 18 febbraio 1915.(5) I tedeschi, comunque, riconosciute valide le giustificazioni addotte dal comandante in capo della flotta asburgica, il 16 marzo comunicarono a quest'ultimo che non avrebbero sollecitato ulteriormente l'invio di sommergibili austriaci in appoggio della Turchia, ma che per tale scopo avrebbero utilizzato battelli propri.

Da parte sua l'amm. Haus approfittò di questi contatti con le autorità navali germaniche per lamentarsi dei cinque sommergibili commissionati dagli austriaci presso i cantieri Germaniawerft e requisiti all'inizio della guerra dai tedeschi, cosicché questi ultimi si dichiararono disposti a cede-

---

in secca in un capannone del Corno d'Oro. I tedeschi successivamente tentarono di rimetterli in condizioni operative, ma i loro sforzi furono vani. L'unico altro sommergibile che inalberò bandiera turca nel corso della guerra fu il francese *Turquoise* che, andato in secca nei Dardanelli il 30 ottobre 1915, fu recuperato dagli ottomani e ribattezzato *Müstecip Ombasi*. Al termine delle ostilità fu restituito alla Francia, che lo smantellò nel 1919.

(4) Per le decisioni politiche che condussero gli anglo-francesi a intraprendere queste operazioni nei Dardanelli vedi E. Cecchini, "Gallipoli 1915", *Storia Militare*, VI (1998), 57, p. 4 sg.

(5) A. Michelsen, *La guerra sottomarina 1914-1918*, trad. it. a cura di R. de Courten, Livorno, Tipo-Litografia della R. Accademia Navale, 1928, p. 14-16; A. R. Hezlet, *La guerra subacquea*, trad. it. a cura di A. Cocchia, Firenze, Sansoni, 1969, p. 58.

re due loro unità di tipo costiero (l'*UB 1* e l'*UB 15*, che sotto bandiera asburgica sarebbero divenuti rispettivamente l'*U 10* e l'*U 11*) e ad autorizzare la costruzione di altri tre esemplari, denominati dagli austriaci *U 15*, *U 16* e *U 17*; i cinque sommergibili, appena pronti, sarebbero stati inviati per ferrovia a Pola smontati in più parti, dove sarebbero stati riassemblati grazie a ingegneri e operai specializzati inviati appositamente dalla Germania che, insieme a personale della Marina tedesca, costituirono il Marine Spezial Kommando sotto la direzione del ten. vasc. Hans Adam.(6)

Intanto, per far fronte alla necessità di dare man forte alla Turchia, il 25 marzo i tedeschi mandarono a Pola tramite ferrovia i loro sommergibili *UB 7* e *UB 8* che, rimontati rapidamente dagli uomini di Adam, poterono completare le prove entro la metà di aprile. Per ridurre il consumo di combustibile di questi due sommergibili durante il viaggio verso la Turchia e per garantire un minimo di protezione, fu deciso di far compiere loro la prima parte del viaggio rimorchiati da unità di superficie austriache.

Mentre l'*UB 7* e l'*UB 8* si apprestavano a intraprendere la lunga navigazione verso l'Egeo, l'*U 5* austriaco, operante dalle Bocche di Cattaro, il 27 aprile tese un agguato all'incrociatore corazzato francese *Léon Gambetta* che, colpito da un paio di siluri, affondò rapidamente ed ebbe così il dubbio onore di essere stato la prima unità da guerra colata a picco da un sommergibile asburgico.(7)

Completati i preparativi, ai primi di maggio l'*UB 8* del ten. vasc. Ernst von Voigt lasciò Pola a rimorchio dell'incrociatore leggero *Novara*, e la loro navigazione proseguì indisturbata fino all'isola di Cefalonia, quando

(6) In questo periodo gli austriaci, per potenziare la propria flotta subacquea, stavano ripristinando il sommergibile francese *Curie*, che essi avevano recuperato dopo che era stato affondato il 20 dicembre 1914 durante un tentativo per penetrare all'interno della base di Pola. Ribattezzato *U 14* e con l'armamento parzialmente modificato, il battello fu in grado di svolgere la prima missione sotto bandiera asburgica nell'agosto 1915; al termine della guerra tornò in mano ai francesi. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Roma (d'ora in poi AUSMM), *Raccolta di Base* (d'ora in poi *R.B.*), b. 1734, f. 4, "Elenco dei sommergibili austro-ungarici resisi al termine della guerra"; E.F. Sieche, "Sommergibili in Mediterraneo durante la Grande Guerra", *Storia Militare*, VIII (2000), 81, p. 52.

(7) Al salvataggio dei naufraghi concorsero unità della Regia Marina italiana, le quali recuperarono anche numerose salme, vedi AUSMM, *R.B.*, b. 462, f. 1, minuta del telegramma del viceammiraglio Leone Viale al ministro degli Affari Esteri Sidney Sonnino, spedito da Roma il 27 aprile 1915, con n. di prot. 804 RR.

avvistarono una formazione navale francese che obbligò la nave asburgica a separarsi dal battello tedesco. Quest'ultimo proseguì la rotta verso l'Egeo e, dopo alcune soste e aver danneggiato il 30 maggio con un siluro il piroscafo britannico *Merion*, il 2 giugno riuscì a penetrare nei Dardanelli.

L'*UB 7* comandato dal ten. vasc. Wilhelm Werner – nel quale durante le prove in mare svoltesi ad aprile si era verificata un'infiltrazione d'acqua – poté salpare da Pola l'11 maggio a rimorchio del cacciatorpediniere *Triglav*. Nella notte fra il 15 e il 16 maggio le due unità si separarono al largo di Capo Santa Maria di Leuca, dopodiché per il battello tedesco iniziò una serie di avarie ai motori, che non gli impedirono di attaccare, infruttuosamente, un caccia britannico nei pressi di Smirne. Rifugiatosi in questo porto, dove effettuò una revisione completa dell'apparato propulsivo, l'*UB 7* ripartì alla volta di Istanbul, che raggiunse il 21 giugno dopo aver lanciato senza risultato due siluri contro un mercantile britannico incontrato al largo di Capo Helles.(8)

Oltre ai piccoli battelli inviati a Pola per ferrovia, i tedeschi ritennero opportuno mandare nel Mediterraneo anche sommergibili di maggiori dimensioni, facendoli passare per lo Stretto di Gibilterra. La prima unità che compì questa lunga e rischiosa traversata fu l'*U 21* del ten. vasc. Otto Hersing, che lasciò Wilhelmshaven il 26 aprile e giunse a Cattaro il 13 maggio, dopo aver percorso circa 4000 miglia in acque controllate dagli avversari.

Ripianate le scorte, il battello riprese di nuovo il mare e, fatto rotta per i Dardanelli, il 25 e il 27 maggio nelle acque fra Capo Helles e Gaba Tepe riuscì ad affondare le due navi da battaglia predreadnought britanniche *Triumph* e *Majestic*, giungendo a Istanbul ai primi di giugno.

Nel frattempo, il 3 maggio 1915 l'Italia aveva denunciato l'alleanza che la legava a Berlino e a Vienna, e il 24 era entrata in guerra contro l'Austria-Ungheria.(9)

---

(8) Meno fortunato dell'*UB 7* e dell'*UB 8* fu l'*UB 3* del ten. vasc. Siegfried Schmidt che, superato il Canale d'Otranto, scomparve senza lasciare traccia dopo aver trasmesso il 23 maggio un messaggio nel quale diceva di trovarsi a un'ottantina di miglia da Smirne.

(9) M.L. Salvadori, *Storia dell'età contemporanea*, Torino, Loescher, 1977, p. 499. Il 10 maggio il nostro Paese aveva anche firmato una convenzione navale con la Gran Bretagna e la Francia, secondo la quale la Royal Navy e la Marine Nationale avrebbero inviato nei porti italiani un consistente numero di loro unità poste agli ordini diretti del comandante della nostra flotta, e fu pure previsto, se si fossero verifi-

Pola, la più importante base dei sommergibili austriaci e tedeschi, fu ripetutamente sottoposta a bombardamenti aerei per colpire gli U-Boot che vi sostavano. Per proteggere i battelli fu progettato di costruire bunker entro la primavera del 1919.

Per far fronte al nuovo avversario e per rafforzare il numero di sommergibili delle Potenze centrali nel Mediterraneo, la Germania inviò in questo teatro operativo altri battelli, fra cui per ferrovia il posamine *UC 12*, divenuto sotto bandiera asburgica *U 24* e, attraverso lo Stretto di

---

cate determinate situazioni, l'intervento di un altro gruppo di navi britanniche e francesi delle quali però la Regia Marina non avrebbe avuto il comando.
Per colpire materialmente e moralmente l'Italia nel caso si fosse schierata a fianco dei suoi avversari, già da tempo la Marina asburgica aveva preparato un articolato piano da eseguirsi il primo giorno di guerra, che prevedeva il bombardamento effettuato con navi e idrovolanti di alcune località lungo la costa occidentale dell'Adriatico. Attenendosi a quanto pianificato, nelle prime ore del 24 maggio gli austriaci attaccarono Venezia, Porto Corsini, Rimini, Senigallia, Ancona, Jesi, Termoli, Campomarino, Torre Mileto, Vieste, Manfredonia, Barletta, la zona alla foce dei fiumi Potenza, Sinarca, Biferno e le Isole Tremiti, affondando nel basso Adriatico anche il cacciatorpediniere *Turbine*, vedi M. Gemignani, "Le azioni navali austriache in Adriatico del 24 maggio 1915", *Rivista Storica*, VIII (1995), 5, p. 38-49; per i particolari dell'ardita incursione contro Porto Corsini, nel cui porto-canale penetrò il cacciatorpediniere austriaco *Scharfschütze* vedi id., "Porto Corsini: un'occasione mancata", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, X (1996), 2, p. 129-152.

Il tenente di vascello Otto Hersing, comandante dell'*U 21*, il primo sommergibile tedesco che entrò in Mediterraneo attraversando lo Stretto di Gibilterra e che ebbe modo di mettersi in luce il 25 e il 27 maggio 1915 per aver affondato in Egeo le navi da battaglia predreadnought britanniche *Triumph* e *Majestic*.

Gibilterra, i grossi *U 33*, *U 34*, *U 35* e *U 39*, che durante il fittizio servizio nella Marina austriaca mantennero la loro sigla originaria.(10)

Poiché la Germania non si trovava in guerra con l'Italia e quindi i suoi sommergibili non avrebbero potuto attaccare navi del nostro Paese, gli austriaci decisero di far inalberare a questi battelli la bandiera asburgica, e conseguentemente anche un certo numero di ufficiali e di equipaggi tedeschi furono inclusi rispettivamente nei ruoli di anzianità degli ufficiali e nella matricola del corpo dei marinai della Marina austriaca. L'uso della bandiera di quest'ultima Forza Armata permise ai sommergibili tedeschi di visitare anche i bastimenti mercantili statunitensi che navigavano nel Mediterraneo senza far pesare sulla Germania le complicazioni diplomatiche derivanti da tale attività, specie dopo le proteste sollevate da Washington in seguito alla morte di 128 cittadini statunitensi periti nell'affondamento del transatlantico britannico *Lusitania*, silurato il 7 maggio 1915 dall'*U 20* tedesco in prossimità delle coste irlandesi.(11)

---

(10) La Naval Intelligence Division britannica cercò di identificare i battelli tedeschi giunti in Mediterraneo e di individuare le loro zone operative per tenerne informato l'Ammiragliato e le Marine alleate, vedi ad esempio Service Historique de la Marine, Château de Vincennes (d'ora in poi SHM), *SSA*, b. 227, f. "Renseignements anglais sur les sous marins 1915-1916": "Austrian and German submarines in the Mediterranean".

(11) A. Santoni, *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1993, p. 99, 101-104. Per notizie sul relitto del transa-

Dopo l'ingresso in guerra del nostro Paese il primo battello austriaco a mettersi in mostra fu l'*U 4* del ten. vasc. Rudolf Singule, che il 9 giugno con un siluro danneggiò l'incrociatore britannico *Dublin* al largo di Capo Pali, mentre la prima unità persa dalla Regia Marina italiana ad opera delle forze subacquee nemiche fu il sommergibile *Medusa*, affondato il giorno successivo dall'*UB 13* germanico, temporaneamente iscritto nel naviglio austriaco come *U 11*, durante una missione di agguato di fronte a Venezia.(12)

Il 27 giugno l'*U 10* silurò e colò a picco la torpediniera *5 PN*, ma il principale risultato contro unità italiane in questa fase iniziale del nostro coinvolgimento nel conflitto fu conseguito dall'*U 26* (in realtà l'*UB 14* tedesco), che il 7 luglio a levante di Chioggia affondò l'incrociatore corazzato *Amalfi*,(13) successo che fu replicato undici giorni dopo dall'*U 4* asburgico, che colò a picco un altro incrociatore corazzato italiano, il *Giuseppe Garibaldi*, mentre stava rientrando a Brindisi dopo aver cannoneggiato un obiettivo fra Ragusa e Cattaro.

Il 5 agosto presso l'isola di Pelagosa l'*U 5*, che aveva già al suo attivo la distruzione del *Léon Gambetta*, affondò il sommergibile italiano *Nereide*, mentre la prima perdita patita dalle forze subacquee degli Imperi centrali in questo teatro operativo fu l'affondamento pochi giorni dopo dell'*U 12* austriaco del ten. vasc. Lerch dinanzi a Venezia.(14) Il battello, che si era precedentemente segnalato per il siluramento della corazzata francese *Jean Bart*, stava cercando di penetrare in immersione nel porto del capoluogo veneto, ma urtò una mina che, esplodendo, lo fece affondare immediatamente con tutto l'equipaggio.(15) Il 13 agosto gli austriaci persero

---

tlantico vedi R. Ballard-S. Dunmore, *L'esplorazione del Lusitania*, trad. it. a cura di F. Solinas, Milano, Fenice 2000, 1995.

(12) D. Pellegrino, P. Zagnoni, "I sommergibili Medusa: due vicende parallele", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, VIII (1994), 4, p. 100-104.

(13) AUSMM, *R.B.*, b. 462, f. 8, rapporto del contrammiraglio Umberto Cagni al viceammiraglio Leone Viale, redatto a Venezia il 14 luglio 1915, con n. di prot. 260 RR e avente oggetto "Circa perdita dell'Amalfi"; D. Pellegrino, P. Zagnoni, "L'ultima crociera della R.N. *Amalfi*", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, V (1991), 3, p. 197-214.

(14) A. Santoni, "Le operazioni contro l'isola di Pelagosa nell'estate 1915", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, III (1989), 3, p. 143.

(15) Alcuni mesi dopo gli italiani riportarono a galla il sommergibile e, condottolo a Venezia, successivamente lo demolirono, mentre le salme dell'equipaggio furono seppellite in una fossa comune nel cimitero dell'Isola di San Michele.

l'*U 3* del ten. vasc. Karl Strnad, cannoneggiato e colato a picco dal cacciatorpediniere francese *Bisson* mentre era in rotta per Cattaro.(16)

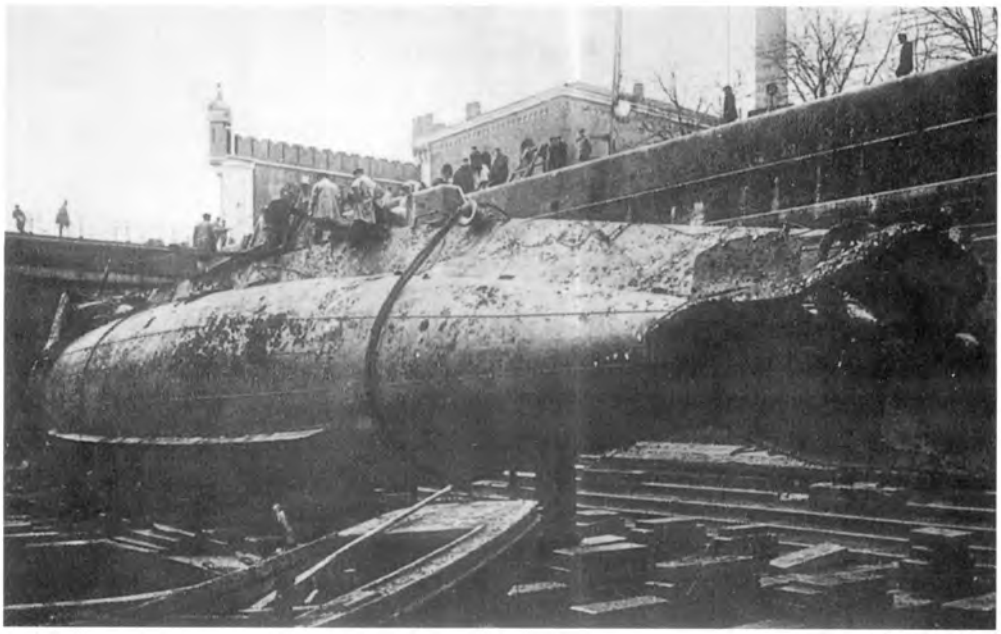
Oltre ad attaccare il naviglio da guerra, i sommergibili austriaci e tedeschi insidiarono sempre più pesantemente il traffico mercantile, attività resa loro più semplice dalle favorevoli condizioni meteorologiche durante gran parte dell'anno, dalle rotte molto battute a causa di alcuni passaggi ristretti dovuti alla conformazione del Mediterraneo, e infine dalla mancanza in quel periodo di un'organizzazione difensiva efficiente. Infatti la quasi totalità delle navi mercantili non aveva alcun tipo di armamento difensivo, molte non possedevano impianti radiotelegrafici, e ben poche erano le unità navali destinate alla caccia dei sommergibili. Questi ultimi quindi non correvano grossi pericoli nel fermare un piroscafo, imporne l'abbandono all'equipaggio, ispezionarlo per prelevare eventuali documenti e materiali utili, e poi affondarlo impiegando piccole cariche di esplosivo, senza neppure ricorrere ai costosi siluri.

Anche l'attacco a unità da guerra comportava rischi minimi, come testimoniato dai successi colti dai sommergibili austriaci e tedeschi precedentemente ricordati, cosicché le navi dell'Intesa, per ridurre le possibilità di essere colpite da siluri, cominciarono a navigare ad alta velocità, procedendo nella direzione voluta seguendo una rotta zigzagante in modo da disorientare il comandante di un eventuale sommergibile in agguato mentre cercava una posizione favorevole per il lancio, e in più le navi maggiori iniziarono a farsi scortare da torpediniere e da caccia.(17)

Per far fronte alla minaccia rappresentata dai battelli subacquei avversari, lo stato maggiore della Regia Marina, pochi giorni prima dell'ingresso in guerra dell'Italia, aveva stilato un elenco di norme ritenute idonee per sottrarsi all'insidia dei sommergibili e le aveva trasmesse alla direzione generale della Marina Mercantile affinché a sua volta le inviasse ai capitani di porto i quali, in maniera del tutto riservata, le avrebbero comu-

(16) Questo sommergibile il giorno precedente aveva tentato, senza successo, di silurare l'incrociatore ausiliario *Città di Catania*, il quale a sua volta aveva cercato di speronare l'*U 3*, successivamente attaccato anche da una torpediniera italiana, vedi AUSMM, *R.B.*, b. 454, f. 3, minuta della lettera del viceammiraglio Leone Viale al presidente del Consiglio dei Ministri Antonio Salandra, redatta a Roma il 13 agosto 1915.

(17) Ovviamente questo modo di operare da parte delle unità di superficie comportò un elevato consumo di combustibile, una consistente usura degli apparati motore, e aumentò la durata delle navigazioni e quindi il periodo di tempo nel quale le navi potevano essere sottoposte a un attacco.



Il sommergibile austriaco *U 12*, recuperato dagli italiani dopo l'affondamento causato da una mina di fronte a Venezia.

nicate ai comandanti dei piroscafi nazionali.(18) Tali disposizioni in seguito sarebbero state raccolte in una pubblicazione intitolata *Norme ai Capitani delle navi mercantili ed a tutti i naviganti per premunirsi contro attacchi di sommergibili*, distribuita a partire dal luglio 1915 e successivamente sottoposta ad aggiornamenti.

Nella premessa era riportato che "anche nei nostri mari i sommergibili delle nazioni con noi in guerra avendo incominciato ad attaccare le navi mercantili. Queste norme si pubblicano ad uso dei capitani delle navi mercantili nazionali per portare a loro conoscenza il maggior numero di notizie che si hanno circa il modo di attaccare di quelle navicelle. Conoscendo il nemico e il suo modo di attaccare, più facile riuscirà di adottare subito la più opportuna contromanovra per salvarsi con la fuga o frustare [*sic*] l'attacco. È ovvio ricordare che queste norme sono da considerarsi *Riservatissime* e che ogni capitano che ne sia in possesso debba prendere

(18) AUSMM, *R.B.*, b. 404, f. "Norme per evitare attacchi di sommergibili nemici": lettera del viceammiraglio Paolo Thaon di Revel al direttore generale della Marina Mercantile Carlo Bruno, redatta a Roma il 19 maggio 1915, con n. di prot. 12.694 e avente oggetto "Norme per evitare attacchi di sommergibili".

le misure atte ad impedire nel modo più assoluto che esse possano cadere in mano del nemico. In caso di pericolo si devono immediatamente distruggere".

Interessante era poi il paragrafo relativo al modo di attaccare dei battelli subacquei, nel quale era specificato che

> la velocità dei sommergibili nemici operanti nelle nostre acque è superiore a quella della maggior parte delle navi mercantili quando navigano alla superficie o come si dice in *emersione*, è invece assai piccola quando navigano sott'acqua o come suol dirsi in *immersione*.
> Arma di essi sono: il siluro e generalmente uno o due cannoni di piccolo calibro.
> Un sommergibile non adopererà in massima il siluro contro una nave mercantile se non quando non potrà affondarla col cannone o con altri mezzi, e ciò per lo scarso numero di siluri di cui i sommergibili dispongono, la difficoltà di colpire con essi, nonché la difficoltà di rifornirsi di tali armi. Esso tenterà quindi di avvicinarsi non visto e sott'acqua alla nave e se tale manovra gli sarà riuscita, emergerà e con un fischio e segnale ordinerà alla nave di fermarsi.
> Ora mentre che il siluro quando colpisce, e ciò non avviene di sovente, è arma di effetti gravissimi, i cannoni di cui queste navicelle son fornite è di piccolo calibro e non produce falle e squarci pericolosi per una nave in ferro che a brevissima distanza. Un mercantile che riceve quindi il fermo da un sommergibile, dovrebbe sempre tentare la fuga e non arrendersi a meno di casi eccezionalissimi, come potrebbe essere quello di un sommergibile che senza essere prima stato scoperto, riuscisse ad emergere a poche centinaia di metri dalla nave al traverso o di poppa ad essa. Una nave che si arrende è certa di essere affondata mentre che fuggendo ha molte probabilità di salvarsi.
> Nel tentare la fuga la nave deve tener presente le speciali e poco felici condizioni di navigazione del sommergibile che, basso di bordo, deve evitare qualunque imbarco d'acqua quando ha i boccaporti aperti; così per esempio con mare vivo e vento fresco la nave dovrà fuggire di preferenza con la prora al vento. Il sommergibile sarà così nelle peggiori condizioni per far uso del cannone in causa delle ondate che salendogli sulla prora metteranno l'armamento del pezzo in pericolo di essere spazzato via, od almeno impediranno l'apertura del boccaporto per il rifornimento delle munizioni.
> Naturalmente queste considerazioni valgono per il caso di nave attac-

cata al largo e lontana da qualsiasi aiuto, in caso di attacco in prossimità di un porto o di una nave da guerra amica essa si regolerà secondo le circostanze, o quanto gli verrà comunicato colla R.T. dalla nave da guerra.
Data la diversa velocità di navigazione dei sommergibili in emersione e sott'acqua le misure difensive da adottarsi contro di essi sono di due specie.
Navigando in una zona dove si suppone si trattengano dei sottomarini, le navi mercantili dotate di velocità superiore alle 10 miglia non devono navigare con rotta fissa ma accostando ogni 5, 10 o 20 minuti percorrere una poligonale o come si dice ora navigare a zig zag. Questo modo di navigare sconcerta il sommergibile e rende difficile i lanci.
La nave deve organizzare un ottimo servizio di vedetta e tenere almeno due di queste, una per lato, sorvegliando specialmente il mare da prora al traverso nella zona compresa fra 300 e 1000 m, essendo da tali distanze che un sommergibile lancia quando lo faccia senza emergere.
Queste vedette devono cercare di scoprire i sommergibili scorgendone il cleptoscopio, che è quel tubo munito di lenti che esso deve ogni tanto fare mergere [*sic*] dall'acqua per poter vedere la propria rotta e quello che succede all'ingiro. Quando il sommergibile naviga, detto tubo fendendo l'acqua produce un lungo pennacchio di spuma bianca che specialmente con mare calmo è molto visibile. Una vedetta da riva, situata il più alto possibile e munita di buon binocolo, deve scrutare il mare all'ingiro per scoprire il più presto possibile i sommergibili che navigassero emersi o che si trovassero alla superficie nella posizione che chiamasi di affioramento (chiamasi così la posizione che un sommergibile assume da fermo quando galleggia a fior d'acqua colla sola torretta emersa). Detta posizione si può tenere solo con mare calmo o poco mosso.
Se una nave avvista un sommergibile di prora e molto vicino, sia immerso, che al momento che emerge, la miglior manovra che possa fare è di accostargli risolutamente addosso. In tale caso o lo investirà, cosa che affonderà il sommergibile od almeno, come si è visto in casi già avvenuti, ucciderà parte o tutto l'equipaggio lanciandolo contro le pareti, o obbligherà il sommergibile a sommergersi e a venire a galla di poppa, posizione assai svantaggiosa per esso. Da quell'istante bisognerà far molta attenzione di poppa e fuggire alla massima velocità,

cercando di mantenere il sommergibile dritto di poppa se il mare è calmo o se questo non è abbastanza agitato perché, se preso di prora, impedisca il tiro efficace al sommergibile.
Se dopo l'immersione, a cui l'avrà obbligato il tentativo di investirlo della nave, il sommergibile verrà a galla e lancerà un siluro, questo si vedrà dalla scia di bolle bianche che lascia alla superficie e accostando accortamente col timone lo si potrà scansare. Molta attenzione dovrà quindi essere fatta di poppa fino a quando non si scorgerà nuovamente il sommergibile. Se invece, come è assai probabile, esso emergerà e si darà all'inseguimento della nave cannoneggiandola, bisogna ricordarsi che i colpi di quest'arma non sono pericolosi eccetto che a brevissime distanze e converrà continuare la fuga.

Nel paragrafo relativo alle norme circa la navigazione era riportato che

i sommergibili nemici si mantengono in agguato presso i punti della costa dove per necessità impellenti passa il maggior numero di navi. Nel Mediterraneo l'esperienza ha finora dimostrato che di preferenza essi si trattengono fra Sardegna e la Sicilia, fra questa e la Tunisia, sulle coste dell'Algeria e in prossimità delle Isole Alboran, cioè in tutti quei punti e zone dove forzatamente devono transitare i piroscafi che provenienti dal Mediterraneo orientale o dall'Italia devono raggiungere Gibilterra.
Converrà quindi:
a) Cercar di passar di notte e alla massima velocità le zone pericolose onde diminuire le probabilità di essere scorti e attaccati.
b) Avvicinarsi solo durante l'oscurità ai porti. Se per entrare in essi bisogna attendere presso l'imboccatura le navi dovranno mantenersi in moto ad alta velocità e percorrendo rotte a zig-zag.
c) Seguire, se circostanze nel frattempo emerse non consigliano diversamente, le rotte che verranno consigliate dal Ministero della Marina.

Ovviamente nella pubblicazione erano indicate anche le norme riguardanti l'illuminazione notturna dei bastimenti, la quale "dovrà essere limitata ai fanali laterali di vigia [*sic*], anche questi poco luminosi, e converrà oscurarli completamente attraversando le zone pericolose. Nessun fanale acceso deve tenersi in coperta e da nessuna delle aperture della nave comunicanti coll'esterno deve apparire luce."

Il 18 settembre i tedeschi, in seguito a nuove proteste del governo di Washington, furono costretti a sospendere la prima campagna sottomari-

na di lotta indiscriminata al traffico nei mari settentrionali, mentre essa continuò nel Mediterraneo, dove inviarono altri battelli subacquei.

Il 30 seguente si registrò la prima perdita di un bastimento mercantile italiano ad opera di un sommergibile avversario, allorché il *Cirene* di 3236 tsl fu affondato a cannonate presso l'isola di Koufonìsion, in Egeo, dall'*U 39* tedesco del ten. vasc. Walther Forstmann, alla sua prima missione nel Mediterraneo.

Quel mese le perdite complessive del naviglio commerciale dell'Intesa e neutrale nei vari teatri operativi assommarono a 136408 tsl, delle quali quasi un quarto nel Mediterraneo.(19) In particolare in quest'ultimo bacino si segnalò l'*U 35* del ten. vasc. Waldemar Kophamel, anch'egli alla sua prima crociera nel Mediterraneo, che in settembre affondò tre mercantili dell'Intesa, fra i quali il grosso trasporto truppe *Ramazan* (con la perdita di circa 300 dei soldati imbarcati), per un totale di 10600 tsl. Inoltre, durante l'ispezione di questi bastimenti prima del loro affondamento, gli uomini di Kophamel riuscirono a impossessarsi di numeroso materiale riservato, fra cui l'indicazione delle rotte seguite dal naviglio commerciale e delle unità da guerra che si trovavano in quel periodo a Mudros.

I vertici delle Marine dell'Intesa, per far fronte all'aumentata minaccia rappresentata dagli U-Boot in questo bacino, ben sapendo che questi ultimi avrebbero operato partendo specialmente da basi adriatiche, concentrarono la loro attenzione sul Canale di Otranto, tratto di mare largo nel punto più ampio circa 40 miglia, che i sommergibili dovevano attraversare al principio e al termine di ognuna delle numerose missioni condotte fuori dell'Adriatico. Per pattugliare tale canale i britannici inviarono sessantacinque pescherecci, chiamati "drifters" – ognuno dei quali fu rapidamente dotato dall'Arsenale di Taranto di un cannone da 57 mm – che il 26 settembre iniziarono la loro attività di vigilanza.

Questa era svolta da gruppi di sei unità, comandati da un ufficiale. Ogni unità rimorchiava una rete indicatrice leggera di acciaio a maglie molto larghe, lunga circa 1000 m e alta 20; tale rete era composta da più sezioni di un centinaio di metri l'una, collegate fra loro in modo che, se un sommergibile urtava in una di esse, questa si distaccava e veniva trascinata dal battello subacqueo, la cui posizione era rivelata dai gavitelli galleggianti di vetro e dai fuochi indicatori fissati alle reti. A volte la rete

(19) Le cifre relative agli affondamenti conseguiti dai sommergibili sono tratti da A. Spindler, *Der Handelskrieg mit U-booten*, 5 vol., Berlin e Frankfurt am Main, Mittler, 1932-1966.

era lasciata in potere dei gavitelli che servivano a tenere in affioramento la relinga superiore, e il drifter la sorvegliava navigando nelle vicinanze. I gruppi si mantenevano a 3 miglia di distanza uno dall'altro e le unità di ciascuna formazione stavano a un intervallo tale da non impigliare le reti reciprocamente. Se un sommergibile fosse finito in una rete, probabilmente sarebbe stato costretto a venire in superficie, dove avrebbe trovato i drifter pronti a cannoneggiarlo e, se fosse rimasto immerso, sarebbe stato attaccato con le prime rudimentali bombe di profondità di cui questi pescherecci erano dotati.

Nonostante la vigilanza nel Canale di Otranto, l'aumentato numero di sommergibili tedeschi presenti nel Mediterraneo fece sì che in ottobre i loro successi in questo bacino quasi raddoppiassero (a spese anche del mercantile italiano *Scilla*, distrutto a cannonate dall'*U 35* il 18 del mese vicino all'isola di Kàlimnos), anche perché i britannici e i francesi, per soccorrere la Serbia attaccata pure dalla Bulgaria, avevano sbarcato un corpo di spedizione a Salonicco, aumentando così il traffico dei mercantili destinati a rifornire le loro truppe e quindi il numero dei possibili bersagli degli U-Boot.

In novembre le perdite del naviglio commerciale dell'Intesa aumentarono ulteriormente, e tra gli affondamenti rivendicati dai sommergibili vi furono anche i bastimenti italiani *Jonio*, *Ticino*, *Ancona*, *Firenze* e *Bosnia*.

Particolare scalpore suscitò l'azione contro il piroscafo passeggeri *Ancona*, di 8210 tsl, vittima di uno degli ultimi battelli tedeschi giunti in Mediterraneo, l'*U 38*, anch'esso temporaneamente iscritto nei quadri del naviglio austriaco mantenendo inalterata la sua sigla. L'unità, al comando del ten. vasc. Max Valentiner, lasciò Helgoland il 20 ottobre, e il successivo 3 novembre, nei pressi di Gibilterra, intercettò il vapore britannico *Woodfield*, che affondò dopo aver recuperato le istruzioni segrete relative alle rotte dei mercantili. Poche ore dopo l'*U 38* danneggiò con l'artiglieria un altro piroscafo britannico, il *Mercian*, che riuscì a fuggire, mentre altrettanto fortunato non fu il giapponese *Yasukuni Maru*, affondato a cannonate. Il giorno successivo il sommergibile distrusse altri quattro bastimenti, fra cui l'italiano *Jonio* e il trasporto truppe francese *Calvados*, a bordo del quale si trovavano reparti senegalesi che in gran parte scomparvero con la nave. Il 5 novembre finirono negli abissi due mercantili, mentre un terzo riuscì a evitare lo stesso destino difendendosi con il cannone che aveva a poppa e obbligando l'*U 38* a sospendere il suo inseguimento.

Il comandante di un U-Boot tedesco interroga i superstiti di un piroscafo appena affondato.

Il sommergibile poi ispezionò una nave ospedale e, continuando la sua rotta verso oriente, il 6 affondò quattro navi, e il 7, dopo aver colato a picco il francese *France III*, nel tratto di mare fra la Sardegna e la Tunisia si imbatté nell'*Ancona* in rotta per New York. Valentiner fece sparare un colpo di cannone vicino al piroscafo per intimargli di fermarsi. L'*Ancona* invece aumentò la velocità e tentò di allontanarsi, al che il sommergibile lo colpì ripetutamente obbligandolo ad arrestarsi e, mentre erano ancora in corso le operazioni per abbandonare il bastimento, Valentiner lanciò un siluro che fece affondare il piroscafo in pochi minuti con la perdita di oltre duecento fra membri dell'equipaggio e passeggeri. Fra questi ultimi vi erano anche alcuni cittadini americani, cosicché gli Stati Uniti protestarono violentemente con Vienna, ritenendo che il sommergibile appartenesse alla Marina austriaca. L'ultima vittoria conseguita dall'*U 38* nel corso di questa crociera fu il già ricordato affondamento del piroscafo italiano *Firenze* al largo di Siracusa il 9 novembre, dopodiché l'11 il sommergibile si ormeggiò a Cattaro.

Per far fronte a questo preoccupante incremento di perdite fra il naviglio mercantile, i britannici inviarono altri venti drifter per potenziare lo sbarramento di Otranto, nel quale riponevano grande fiducia. In realtà

l'utilizzo di questi pescherecci non aveva dato fino ad allora risultati meritevoli di nota, sia perché il loro numero rimaneva notevolmente inferiore rispetto all'ampia zona da pattugliare, sia per problemi relativi alla loro modalità d'impiego. Infatti solo circa la metà delle unità era utilizzabile contemporaneamente, mentre i restanti pescherecci erano in porto per effettuare la manutenzione, per concedere il necessario riposo agli equipaggi, oppure erano in navigazione per raggiungere o per rientrare dalla zona di pattugliamento assegnata, viaggio che fra andata e ritorno richiedeva un giorno intero, in quanto i drifter erano basati a Taranto. Per breve tempo si provò a farli operare da Brindisi, ma poi si dovette rinunciare all'uso del porto adriatico per il grosso numero di unità che già vi era ospitato. Inoltre i pescherecci, una volta distese le reti, riuscivano a stento a mantenere la posizione loro assegnata, sia per le condizioni del mare, sia per la direzione della corrente da sud-est a nord-ovest o viceversa, che tendeva a spostare le reti secondo l'asse del canale anziché normalmente a questo.

Accadeva così che spesso tra le formazioni dei drifter e anche fra le unità di ciascun gruppo si aprissero larghi vuoti, attraverso i quali i sommergibili avversari potevano passare navigando in immersione senza correre alcun rischio. Addirittura, in qualche caso gli U-Boot, valendosi del fattore sorpresa e dello scarso armamento dei pescherecci, attaccarono questi ultimi, come ad esempio fece l'*U 39* tedesco il 12 ottobre, quando nei pressi di Saseno affondò a cannonate il drifter *Restore*.(20)

Per proteggere i pescherecci fu pertanto necessario organizzare crociere compiute da incrociatori e cacciatorpediniere, ai quali in seguito si unirono idrovolanti francesi e italiani e, per incrementare l'efficacia dei drifter nei confronti dei sommergibili immersi, essi furono dotati di un nuovo tipo di reti da rimorchio alle quali erano attaccate torpedini esplodenti all'urto.

In novembre i britannici proposero di rendere più stretta l'intesa fra la propria Marina, quella italiana e quella francese al fine di coordinare l'opera dei comandi navali, delle autorità dei porti e delle piazze marittime per far diventare più efficiente la protezione del traffico mercantile; pertanto fra il 29 novembre e il 3 dicembre 1915 si tenne a Parigi una confe-

(20) AUSMM, *R.B.*, b. 462, f. 4, rapporto del viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia al Ministero della Marina-Ufficio del Capo di Stato Maggiore, redatto a Taranto il 15 ottobre 1915, con n. di prot. 1362 RP e avente oggetto "Affondamento del drifter Restore".

renza navale alla quale parteciparono rappresentanti delle tre Marine. Durante questo incontro fu stabilito un accordo che sarebbe entrato in vigore a partire dal 1° gennaio 1916 relativo al coordinamento del traffico delle navi mercantili nel Mediterraneo, all'organizzazione di un servizio d'informazione effettuato tramite la radiotelegrafia e i semafori, destinato ai comandanti dei bastimenti in navigazione e riguardante i movimenti dei sommergibili avversari, e infine alla ripartizione del Mediterraneo in diciotto zone di competenza che sarebbero state pattugliate dalle navi dei tre Stati.

Riguardo il primo punto, ovvero l'organizzazione del traffico, fu convenuto di ridurre al minimo i viaggi dei mercantili, cercando di sfruttare al massimo le loro capacità di carico; se possibile, i bastimenti avrebbero navigato in gruppi di due o tre per darsi reciproca assistenza e seguire rotte contenute nelle zone pattugliate dalle navi dell'Intesa. Come già di fatto accadeva, fu deliberato che le rotte generali da seguire fra Gibilterra, Marsiglia, Tolone, Malta, il Mar Egeo e l'Egitto sarebbero state suggerite dal comandante in capo delle forze navali francesi del Mediterraneo, ma era contemplata la possibilità da parte degli organi della Marina competente nella zona attraversata dalla rotta di imporre modifiche se le circostanze lo avessero richiesto.

Per ciò che concerneva la diffusione delle notizie relative ai movimenti dei battelli subacquei austriaci e tedeschi vennero stabilite segnalazioni radiotelegrafiche convenzionali, con le quali qualsiasi mercantile che avesse avvistato o fosse stato attaccato da un U-Boot avrebbe informato i bastimenti vicini e la stazione costiera più prossima.(21) Quest'ultima, a sua volta, avrebbe trasmesso le notizie ricevute all'autorità marittima dalla quale dipendeva e le avrebbe ripetute via etere nelle ore pari fino a che non fossero state comprese in un bollettino generale che un paio di volte al giorno veniva diffuso dalle grandi stazioni radiotelegrafiche del Mediterraneo. Inoltre il personale di guardia ai semafori avrebbe segnalato a ogni bastimento avvistato la presenza in zona di sommergibili avversari dei quali era venuto a conoscenza nelle ultime tre ore.

Infine, riguardo la suddivisione del bacino del Mediterraneo in aree

(21) I due segnali radiotelegrafici più diffusi furono rispettivamente "ALLO" ripetuto cinque volte, seguito dalle coordinate, dal gruppo orario e dal nome dell'unità che aveva scoperto il sommergibile avversario, ed "SOS SOS SOS SSSS" ripetuto tre volte, seguito dalle coordinate, dal gruppo orario e dal nome della nave attaccata, che era stata fermata e necessitava di assistenza.

da vigilare, all'Italia fu assegnato il controllo della zona III, costituita dal Mar Ligure e dal Mar Tirreno delimitato dalle congiungenti Ventimiglia con Capo Corso e Capo Spartivento in Sardegna con Trapani; della zona VII, formata dall'Adriatico fino alla congiungente Otranto con Capo Linguetta; della zona VI costituita dal Mar Ionio limitato a sud-est dalla linea fra Capo Passero e Capo Kephali, e della zona XVIII, di fronte alla costa libica. Alla Gran Bretagna furono attribuite quattro zone, e cioè le acque intorno a Malta, a Gibilterra, davanti all'Egitto e nella parte settentrionale del Mar Egeo, mentre il resto del Mediterraneo, suddiviso in dieci zone, fu affidato alla Marine Nationale. In questa ripartizione del Mediterraneo non fu però compresa una vasta area al centro e verso levante che, essendo lontana dalla costa, non era indispensabile vigilare per proteggere i mercantili; in caso di necessità la Francia si offrì di pattugliare l'area a ovest di Malta, mentre la vigilanza della parte a est dell'isola sarebbe stata compito della Gran Bretagna.

Nel frattempo era iniziato l'invio di truppe italiane in Albania tramite convogli, il primo dei quali, formato dai piroscafi *America*, *Dante Alighieri*, *Indiana* e *Palermo* con la scorta dell'incrociatore leggero *Quarto*, dell'incrociatore ausiliario *Città di Catania* e di otto caccia, partì da Taranto il 1° dicembre 1915 e giunse a Valona senza subire perdite. Gli avversari, accortisi di questi movimenti navali, inviarono il sommergibile posamine tedesco *UC 14*, che agiva come *U 18* austriaco, a depositare lungo le rotte che portavano a questo porto albanese alcuni banchi di mine, sopra i quali il 4 dicembre finirono le unità che componevano un altro convoglio, perdendo il piroscafo *Re Umberto* di 2952 tsl e successivamente uno dei cacciatorpediniere della scorta, l'*Intrepido*.(22)

(22) Il *Re Umberto* urtò una mina con il lato sinistro, affondando in quindici minuti dopo essersi spezzato in due tronconi. Il piroscafo trasportava 765 uomini del Regio Esercito e, grazie all'intervento specialmente della torpediniera *Albatros* e dei drifter britannici *Evening Star* e *Lottie Leask*, ne furono salvati 712. L'*Intrepido*, dopo aver preso parte all'operazione per il recupero dei naufraghi del *Re Umberto*, si diresse a Valona, dove ne sbarcò oltre un centinaio, per poi iniziare una crociera antisommergibili lungo la costa a sud di Punta Linguetta. Nel primo pomeriggio anch'esso incappò in una mina, riportando gravi danni alla prora e alla plancia e, spinto dal vento, riuscì a raggiungere alcuni scogli poco lontano da Punta Linguetta, dove si ancorò. Inizialmente fu stimato di poterlo far rimorchiare da un'altra unità per condurlo in un porto e per procedere alla riparazione delle avarie ma poi, giudicando eccessivamente rischioso il suo trasferimento, fu deciso di asportare i cannoni, i lanciasiluri e il materiale amovibile di maggior valore e di abbandonare lo scafo, che pochi gior-

Oltre all'invio di reparti in Albania, verso la metà di dicembre sorse l'esigenza di evacuare l'Esercito serbo, ormai in ripiegamento di fronte ai ripetuti attacchi austriaci e bulgari, e i numerosi prigionieri che esso aveva fatto fino ad allora, operazione che si sarebbe conclusa solo nell'aprile del 1916. Si intensificò quindi il movimento di piroscafi dell'Intesa nell'Adriatico meridionale, al quale corrispose un incremento dell'attività dei battelli subacquei avversari, che attaccarono unità sia da guerra sia mercantili.(23)

I tedeschi, aumentando progressivamente il numero dei loro sommergibili in Mediterraneo, costituirono nel novembre un comando autonomo, cui fu destinato Waldemar Kophamel, che si era più volte distinto con l'*U 35*, sommergibile che pertanto fu affidato al ten. vasc. Lothar von Arnauld de la Perière. Le autorità navali italiane, di fronte al lievitare delle perdite causate dalle unità subacquee avversarie e rendendosi conto che non potevano essere tutte attribuite a battelli austriaci, cominciarono a sospettare seriamente ciò che avveniva ormai da diversi mesi, ovvero che dietro la bandiera asburgica si celassero sommergibili della Germania, con la quale l'Italia non era in guerra.

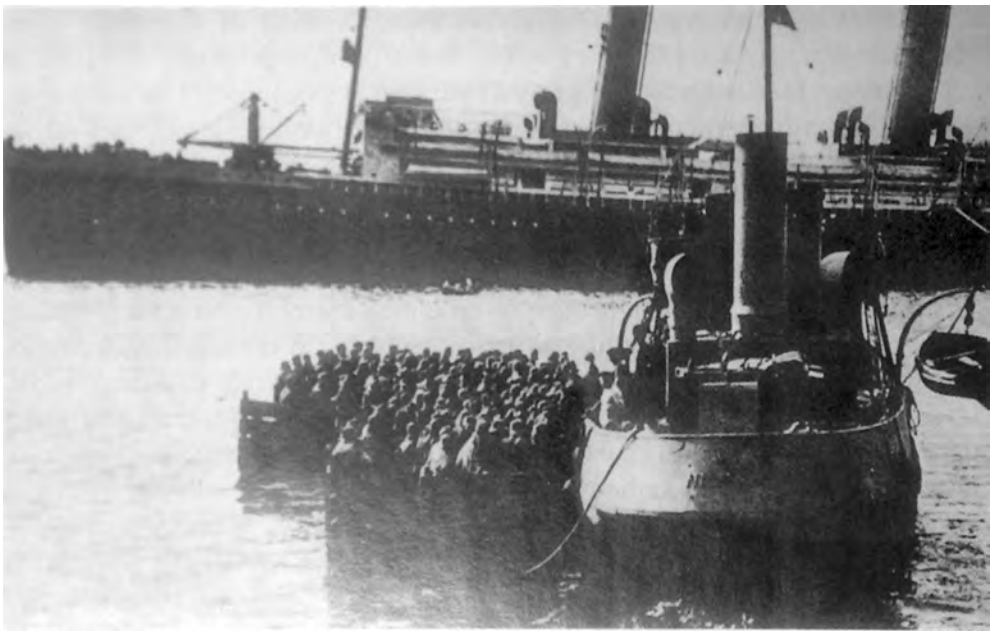
Pertanto, al fine di dirimere eventuali dubbi, il nuovo ministro della Marina italiana viceammiraglio Camillo Corsi ordinò che a partire dal 19 dicembre tutti i sommergibili non alleati incontrati dalle nostre unità fossero considerati avversari, anche se avessero inalberato bandiera tedesca, dovendosi considerare questa come un'astuzia di guerra. Inoltre Corsi nello stesso mese di dicembre fece convocare presso il ministero i rappresentanti delle società armatrici italiane per invitarli a dotare le proprie navi di artiglierie messe a disposizione dalla Marina insieme ai serventi, e questo fece sì che entro un anno circa duecento mercantili nazionali fossero armati con cannoni da 57, 76 e 102 mm.

I battelli austriaci e germanici proseguirono la loro lotta al traffico nel bacino del Mediterraneo, totalizzando negli ultimi tre mesi del 1915 affondamenti per 293 423 tsl, mentre negli altri teatri operativi i sommergibili tedeschi avevano colato a picco complessivamente 65 069 tsl di naviglio commerciale dell'Intesa e dei Paesi non belligeranti.

---

ni dopo affondò, vedi AUSMM, *R.B.*, b. 462, f. 2, lettera del viceammiraglio Camillo Corsi al Comando in Capo dell'Armata, redatta a Roma l'8 gennaio 1916, con n. di prot. 358 RP e avente oggetto "Spedizione d'oltremare. Perdita dell'Intrepido".

(23) Cfr. F. M. Puddu, "La Regia Marina nella Grande Guerra. Storia di un ponte navale", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, X (1996), 3, p. 205-224.



Una fase dello sgombero dell'esercito serbo dai Balcani. La protezione dei piroscafi impegnati in questa operazione dagli attacchi degli U-Boot rappresentò un grosso onere per il naviglio sottile dell'Intesa.

I successi dei sommergibili delle Potenze centrali continuarono anche nel 1916, e il 20 gennaio uno di essi fu protagonista di un episodio piuttosto raro, ovvero il fermo di una nave ospedale e il suo dirottamento in una base per procedere all'ispezione del personale imbarcato. Protagonista di questa vicenda fu l'*U 11* austriaco del ten. vasc. Robert Teufl von Fernland che, incrociando di fronte a San Giovanni di Medua, avvistò la nave ospedale italiana *König Albert* (successivamente ribattezzata *Palasciano*) che aveva appena lasciato quel porto dopo aver imbarcato 12 ufficiali e 234 soldati serbi feriti o ammalati e 619 profughi (donne e bambini) della medesima nazionalità che doveva trasportare a Marsiglia.

Il sommergibile, dopo essere emerso, sparò due cannonate a proravia della nave ospedale per intimarle di fermarsi, dopodiché von Fernland ordinò al comandante della *König Albert* di recarsi sull'*U 11*. Il comandante dell'unità italiana, accompagnato dal tenente colonnello medico responsabile del servizio sanitario di bordo, obbedì all'ingiunzione, credendo di poter spiegare la missione della propria unità e di riprendere così il viaggio verso la Francia, ma von Fernland li trattenne sul sommergibile e

mandò un suo ufficiale con due marinai a bordo della *König Albert* affinché fosse condotta a Cattaro per essere sottoposta a ispezione.

La nave ospedale giunse nelle Bocche di Cattaro alle 00.30 del 21 gennaio, scortata nell'ultima parte della navigazione da due torpediniere austriache, una delle quali mandò sulla *König Albert* un picchetto armato. L'unità italiana dopo aver urtato sul fondo, fortunatamente senza riportare avarie, fu fatta ancorare di fronte agli abitati di Melynie e Umao, e venne costretta ad ammainare la bandiera nazionale. Alle 03.00 fu raggiunta dall'*U 11* e poco dopo sopra di essa poterono tornare il comandante e il tenente colonnello medico. Alle 10.00 la nave subì una prima ispezione, seguita da una seconda alle 13.30, nel corso della quale furono identificati e visitati tutti i degenti che si trovavano a bordo, controllati tutti i locali e infine temporaneamente sequestrate le carte nautiche, i giornali di bordo e altri documenti che furono portati a terra per essere esaminati. Il 22 gennaio questo materiale fu restituito, e la *König Albert* nel tardo pomeriggio fu autorizzata a salpare, cosa che fece alle 22.00 avendo a bordo il comandante in seconda dell'*U 11*, un altro ufficiale della Marina asburgica e un picchetto armato. Alle 00.30 del 23, usciti dalle Bocche di Cattaro, gli ufficiali austriaci segnarono su una carta nautica l'esatto punto in cui si trovavano e la rotta da seguire per altre 20 miglia, dopodiché, insieme al picchetto, trasbordarono su un cacciatorpediniere, e la *König Albert* fu lasciata libera di proseguire il suo viaggio.

Intanto il 18 gennaio il governo di Washington aveva presentato alle Potenze dell'Intesa una nota nella quale condannava l'installazione di artiglierie sopra le unità mercantili, arrivando perfino a minacciare l'internamento dei piroscafi armati dell'Intesa che si trovavano in quel momento nei porti nordamericani. Credendo che la nota statunitense rappresentasse un atteggiamento favorevole di Washington nei riguardi della guerra al traffico condotta dai sommergibili, il 29 febbraio 1916 i vertici della Marina germanica dettero inizio alla seconda campagna sottomarina contro il naviglio commerciale avversario intorno alle isole britanniche, cercando però di non attaccare i piroscafi passeggeri.

In Mediterraneo le perdite dei mercantili dell'Intesa continuarono a mantenersi assai elevate, sebbene dal 1° gennaio fossero entrate in vigore le norme fissate dalla conferenza di Parigi. In realtà quanto stabilito nel corso dei lavori svolti nella capitale francese si dimostrò di difficile attuazione, perché le unità da destinare al pattugliamento delle rotte furono insufficienti e spesso nell'area vigilata dalle navi di uno Stato si trovavano per errore anche unità di un altro che avevano sconfinato, per cui

accadeva che intere zone fossero totalmente prive di controllo, permettendo così ai sommergibili di agire indisturbati. Inoltre i comandanti dei mercantili sovente non si attenevano alle rotte prefissate dai comandi preposti alla difesa del traffico ma seguivano quelle ortodromiche, cioè quelle dirette, rendendo vano l'operato delle unità di pattuglia.

Fu pertanto ritenuto opportuno indire una nuova conferenza, che si svolse a Malta dal 2 al 9 marzo e che riguardò principalmente la protezione del traffico. I principali rappresentanti delle tre Marine furono da parte italiana il contrammiraglio Pino Pini, sottocapo di stato maggiore; da parte francese il viceammiraglio Louis René Dartige du Fournet, comandante in capo delle forze navali e i viceammiragli Dominique Marie Gauchet, e Fréderic Paul Moreau, entrambi comandanti di squadre navali; da parte britannica i viceammiragli John Michael de Robeck e Arthur Henry Limpus, rispettivamente comandante della squadra del Mediterraneo orientale e dell'arsenale di Malta.

Nel corso della riunione fu ridefinita la suddivisione del Mediterraneo in più zone da sorvegliare, in quanto i presenti si resero conto che l'assegnazione delle varie aree non era proporzionata alla disponibilità dei mezzi navali che ogni Marina possedeva, né ai reali interessi dei tre Stati sulle rotte che le attraversavano. Pertanto il Mediterraneo fu ripartito in undici zone, delle quali l'Italia ebbe il compito di controllare la III (corrispondente alla III fissata a Parigi), la VI (simile alla vecchia VII ma comprendente, oltre all'Adriatico, le acque comprese fra la costa italiana e la congiungente Capo Santa Maria di Leuca con Capo Passero) e l'XI (quasi analoga alla precedente XVIII zona lungo la costa libica, ma decurtata di gran parte del litorale cirenaico); alla Gran Bretagna fu affidato il pattugliamento della I zona (acque del Mediterraneo a est di Gibilterra fino al meridiano dello spagnolo Capo Palo), della V (Mediterraneo centrale), della VIII (Mar Egeo comprendente anche il litorale meridionale dell'isola di Creta) e della X (Mediterraneo orientale con le coste dell'Egitto e parte di quelle della Cirenaica); alla Francia spettò invece il pattugliamento della II (l'ampio tratto di mare compreso fra la Spagna, la Francia, l'Algeria e delimitato a est dalle coste occidentali della Corsica e della Sardegna), della IV (coste della Tunisia), della VII (Mar Ionio e parte sud-occidentale di quello Egeo) e della IX (Mediterraneo orientale compreso fra Rodi, Cipro e il litorale del Vicino Oriente).

Differenti opinioni affiorarono riguardo l'impiego delle unità di sorveglianza, in quanto si formarono due tesi discordanti: nella prima, sostenuta dalla Regia Marina, era ritenuto di fondamentale importanza che fosse

impedito ai sommergibili avversari di attraversare i tratti di mare per i quali essi potevano penetrare nel Mediterraneo, ovvero il Canale d'Otranto e lo Stretto di Gibilterra. In particolare, era necessario che le navi di vigilanza in corrispondenza di questi passaggi obbligati controllassero un'area avente un'estensione superiore all'autonomia subacquea dei sommergibili, in modo da costringere questi ultimi a venire in superficie, dove avrebbero potuto essere facilmente distrutti. L'altra tesi invece giudicava necessario, oltre al pattugliamento delle acque di Otranto e di Gibilterra, destinare una consistente aliquota delle unità da guerra alla vigilanza delle rotte seguite dai mercantili, così da attaccare i battelli subacquei avversari che le avessero insidiate e anche per essere in grado di soccorrere i naufraghi dei bastimenti commerciali eventualmente affondati.

Alla fine ci si orientò prevalentemente verso questa seconda soluzione, sebbene le unità disponibili per la difesa del traffico non fossero sufficienti né per impedire ai sommergibili austriaci e tedeschi di entrare nel Mediterraneo, né per garantire un continuo pattugliamento delle vie di comunicazione, tanto che si calcolò che ci sarebbe stata in media una sola nave militare ogni 80 miglia di rotte commerciali prefissate. Relativamente a queste ultime era stato notato che spesso i mercantili non le seguivano, per cui fu deciso di renderle obbligatorie, di mantenere su di esse il segreto comunicandole ai comandanti dei piroscafi e dei velieri solo al momento della partenza, e di tracciarle, dove possibile, molto prossime alle coste dei Paesi alleati in modo da usufruire, in caso di necessità, di eventuali difese costiere e di tenerle lontane dai litorali degli Stati neutrali.

Durante la conferenza gli ufficiali delle tre Marine studiarono anche quattro piani d'azione per far fronte ad altrettante eventualità che si sarebbero potute presentare nel Mediterraneo in futuro. Tali ipotesi riguardarono l'uscita dai Dardanelli di due grosse unità di superficie tedesche comandate dal contrammiraglio Wilhelm Souchon che vi si erano rifugiate all'inizio della guerra, l'incrociatore da battaglia *Goeben* e l'incrociatore leggero *Breslau* che, incorporati nella Marina turca, erano stati ribattezzati rispettivamente *Yavuz Sultan Selim* e *Midilli*; l'uscita dall'Adriatico della flotta austriaca; l'ingresso in guerra della Grecia a fianco delle Potenze centrali, e infine che una parte della flotta tedesca, se non addirittura tutta, entrasse nel Mediterraneo superando lo Stretto di Gibilterra.(24)

(24) In particolare, questi piani d'azione furono discussi nel corso della seduta tenutasi il 4 marzo, vedi AUSMM, *R.B.*, b. 507, f. 1, Estratto della III seduta della Conferenza di Malta.

Nel primo caso fu previsto che il compito di intercettare lo *Yavuz Sultan Selim* e il *Midilli* sarebbe spettato alle unità britanniche che operavano all'imboccatura dei Dardanelli e a quelle francesi che incrociavano davanti la Siria.

Riguardo il tentativo delle navi asburgiche di attraversare il Canale d'Otranto, fu rilevato che le forze italiane e francesi riunite erano notevolmente più consistenti, ma che essendo basate le prime a Taranto e le seconde a Malta e a Biserta, c'era la possibilità che gli austriaci riuscissero a realizzare la superiorità locale e a battere l'avversario in più scontri separati, tanto più che c'era da parte dell'Intesa scarsa sicurezza nell'avere prontamente informazioni circa la partenza della flotta asburgica dalla base di Pola. Fu quindi deciso di avvicinare le navi della Marine Nationale al Canale d'Otranto, sebbene i pareri furono discordi relativamente alla loro nuova dislocazione, ovvero l'isola di Cefalonia, da dove sarebbero intervenute in tempi brevi contro la flotta austriaca impegnata nell'uscita dall'Adriatico, oppure Corfù che, seppure più periferica, meglio si prestava a ospitare le unità francesi e a permettere il continuo addestramento dei loro equipaggi; contemporaneamente fu auspicato che le maggiori navi italiane fossero ospitate a Brindisi e a Valona, invece che a Taranto.

Per far fronte all'eventuale entrata nel conflitto della Grecia contro l'Intesa fu designato un reparto di corazzate di tipo predreadnought per difendere Salonicco e infine, nel caso che la flotta tedesca o parte di essa lasciasse il Mare del Nord per spostarsi nel Mediterraneo per raggiungere quella austriaca, i francesi e i britannici avrebbero radunato tutte le loro forze presenti in quest'ultimo mare rispettivamente a Biserta e a Malta, dopodiché avrebbero costituito con esse un'unica grande formazione che avrebbe attaccato risolutamente i tedeschi. Gli italiani invece si sarebbero misurati contro la flotta austriaca la quale, presumibilmente, avrebbe tentato di uscire dall'Adriatico per sostenere quella germanica.

Nel corso della conferenza fu anche prospettata la necessità di contrastare in qualche modo l'attività del naviglio avversario basato a Cattaro, di effettuare crociere per sorvegliare alcune zone dove si riteneva che i battelli subacquei austriaci e tedeschi potessero avere stazioni di rifornimento, ed eventualmente di insidiare tali aree deponendovi campi minati.

Per incrementare la vigilanza antisom, i francesi dichiararono che entro breve tempo avrebbero costruito aeroporti a Port Said, a Corfù e a Biserta e i britannici a Gibilterra e a Malta e, per ciò che riguardava le telecomunicazioni, quest'ultima isola sarebbe stata sede di una potente stazione destinata specificatamente a contrastare l'attività sommergibilistica

avversaria, in quanto ad essa avrebbero fatto capo tutte le informazioni relative agli U-Boot operanti nell'intero bacino del Mediterraneo. Queste notizie sarebbero servite per tenere costantemente aggiornato un quadro del dispiegamento di questi battelli che, rielaborato, avrebbe costituito la base di bollettini trasmessi ogni giorno via etere ai mercantili in mare per tenerli informati circa le zone dove operavano i sommergibili avversari e che quindi era meglio evitare.

Nel frattempo le forze subacquee austriache e tedesche continuarono a operare intensamente contro le vie di comunicazione dell'Intesa e anche per rendere insicure le acque di fronte alle sue principali basi. In tale genere di missione si segnalarono ripetutamente i battelli posamine germanici, e quanto accadde il 16 marzo 1916 a uno di questi, il già citato *UC 12* del ten. vasc. Eberhard Fröhner, che agiva sotto bandiera austriaca come *U 24*, fornì la prova definitiva dell'impiego di unità tedesche contro navi e porti italiani nonostante che la Germania e il nostro Paese non fossero in stato di guerra fra loro, pur appartenendo a schieramenti opposti.

Infatti, nel primo pomeriggio di quel giorno l'*U 24*, avvicinatosi in immersione a Taranto, cominciò a deporre uno sbarramento di mine davanti alla grande base italiana, ma uno dei suoi ordigni, forse liberatosi anzitempo dall'ancora, ne urtò lo scafo ed esplose, provocando l'immediato affondamento del battello in 31 m di fondale. L'alta colonna d'acqua e fango provocata dall'esplosione richiamò l'attenzione delle vedette italiane di servizio al semaforo di Capo San Vito e sull'Isola di San Paolo, e poco dopo giunsero in zona le torpediniere *25 AS* e *28 AS* e alcune pirobarche con a bordo palombari. Inizialmente fu supposto che un sommergibile avversario avesse urtato una nostra mina deposta a protezione della base, cosicché il capitano di corvetta Carlo Fenzi, comandante della Squadriglia alla quale appartenevano le due torpediniere, decise di dare il colpo di grazia all'unità avversaria lanciando alcune di bombe di profondità. Queste ultime però non esplosero, ma l'ufficiale, notando in acqua rottami, ampie chiazze di nafta, membra umane e bolle d'aria, sospese l'attacco in quanto si rese conto che il sommergibile non era più in condizioni di nuocere.

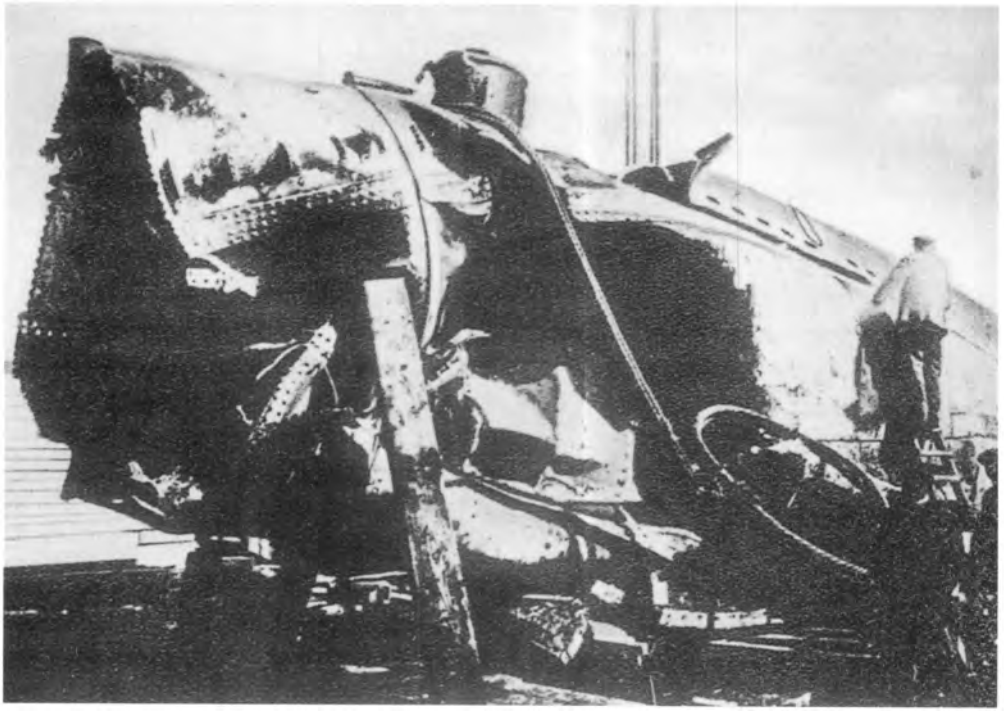
Dopo aver sistemato alcuni segnali di posizione, un paio di palombari scesero sul fondo e individuarono il relitto del battello nemico, diviso in due tronconi appoggiati sul fianco sinistro. Il 18 marzo giunse da Brindisi la nave salvataggio e recupero sommergibili *Anteo*, che nei giorni successivi riportò a galla entrambi i tronconi, mentre contemporaneamente fu bonificata la zona dove il sommergibile aveva deposto le sue mine. Il

relitto, deposto su una banchina dell'arsenale in Mar Piccolo, fu sottoposto a un'ispezione accurata nel corso della quale vennero rinvenuti cifrari per le radiocomunicazioni e fu appurato che esso e il suo equipaggio in realtà appartenevano alla Marina tedesca. Ciò nonostante il governo italiano si astenne dal protestare con quello germanico, forse perché a bordo del sommergibile furono rinvenuti numerosi cifrari e documenti riservati di cui si voleva celare il recupero, e il battello stesso, riparato con la ricostruzione della parte centrale e la sostituzione dei meccanismi interni con altri di produzione nazionale, fu consegnato alla Regia Marina il 13 aprile 1917 con la nuova sigla di *X 1*, divenendo così il primo sommergibile posamine italiano.(25)

Il 24 marzo 1916 l'*UB 29* silurò nella Manica il traghetto francese *Sussex*, scambiato per un trasporto truppe, causando la morte di numerose persone e il ferimento di tre cittadini statunitensi. Il governo di Washington minacciò quello di Berlino di interrompere le relazioni diplomatiche se si fossero verificati altri casi del genere, cosicché i tedeschi promisero che in futuro i loro sommergibili, prima di attaccare navi mercantili, le avrebbero ispezionate garantendo la salvaguardia dell'equipaggio e dei passeggeri trasportati.

I vertici della Marina germanica ritennero però eccessivi i rischi che avrebbero corso i propri sommergibili nell'attenersi a un simile *modus operandi*, cosicché a metà aprile decisero di sospendere la seconda campagna sottomarina nelle acque intorno alla Gran Bretagna e di concentrare gli sforzi dei loro battelli nel Mediterraneo; pertanto le 119381 tsl di naviglio mercantile affondate nel maggio 1916 furono per buona parte opera dei sommergibili tedeschi e austriaci che operavano in questo bacino. Fra essi si segnalò particolarmente l'*U 39* del ten. vasc. Forstmann che, superato indenne lo sbarramento di Otranto, il 20 maggio in prossimità di Licata affondò i velieri italiani *Valsesia* e *Redentore*. Il giorno seguente l'U-Boot, incrociando nelle acque fra la Sardegna e la Sicilia, distrusse la goletta *Rosalia Madre* e il piroscafo *Birmania* di 2215 tsl dopodiché, fatto rotta verso nord, alle 05.30 del 23 emerse davanti a Portoferraio e, innalzata la bandiera austriaca, sparò una trentina di cannonate da 88 mm contro gli altiforni della città elbana, danneggiando anche il piro-

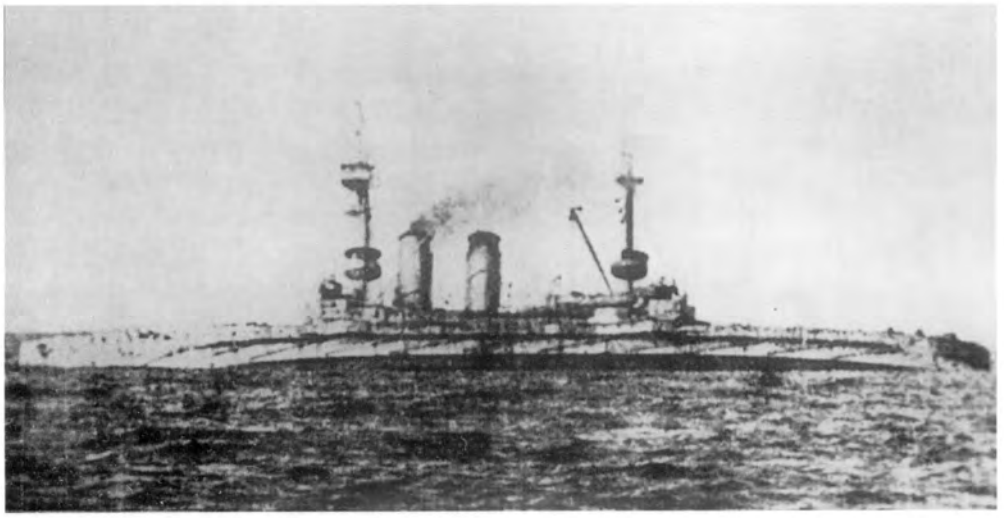
(25) L'unità, al comando del ten. vasc. Mario Viotti, fu impiegata nel prosieguo della guerra per posare sbarramenti di mine lungo le coste orientali dell'Adriatico, vedi A. Casanova Fuga, "Taranto, 16 marzo 1916. Un sommergibile misterioso", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, V (1991), 4, p. 191-207.



Uno dei due tronconi dell'*UC 12* tedesco, fittiziamente iscritto nei quadri del naviglio austriaco come *U 24*, mentre viene ispezionato da personale italiano a Taranto dopo essere stato riportato a galla. Questo battello fu poi riparato, ed entrò in servizio nella Regia Marina come *X 1*.

scafo *Teresa Accame* e affondando il veliero *Maria Porto di Salvezza*. Contrastato da una batteria, il sommergibile si immerse e si allontanò in direzione di Piombino, nei pressi del quale quella stessa mattina affondò con un siluro e alcune cannonate il piroscafo italiano *Washington* di 2819 tsl, carico di carbone per Salonicco. Il *Dante C.*, un altro mercantile nazionale che si trovava in quel tratto di mare, visto quello che stava accadendo al *Washington*, riuscì ad invertire la rotta e ad evitare di essere attaccato.

Poco dopo giunse in zona la torpediniera *48 OS*, salpata da Spezia appena saputo quello che era accaduto a Portoferraio, ma l'*U 39* si immerse nuovamente e, nonostante i ripetuti lanci di bombe di profondità, il sommergibile non riportò alcun danno e riuscì a far perdere le proprie tracce. Anche le ricerche fatte dal *MAS 27*, dal *MAS 33*, dal caccia *Granatiere* e dalla torpediniera *Condore*, accorsi anch'essi nel Canale di Piombino, furono infruttuose, come del resto lo fu la ricognizione svolta da un paio di



La nave da battaglia britannica *Russell* in fase di affondamento al largo di Malta il 27 aprile 1916 dopo essere finita in un campo minato posato dall'*U 73*.

velivoli decollati dall'aeroporto di Pisa.

L'*U 39* poté così proseguire la navigazione verso settentrione, e la sera dello stesso 23, circa 70 miglia a sud-ovest di Genova, affondò il piroscafo italiano *Hercules* di 2704 tsl. Il giorno seguente il sommergibile fu avvistato a poca distanza dalla costa ligure, e la sua sola presenza comportò la sospensione della navigazione mercantile in quelle acque, lo spostamento di alcuni treni armati e serrate ricerche per opera del caccia *Borea* e delle torpediniere *Clio* e *47 OS*, che però non furono in grado di individuare il battello avversario. Forstmann, non incontrando altre prede in quella zona, si diresse a ponente per insidiare la rotta che collegava la Provenza all'Algeria, e fra il 25 e il 30 maggio affondò altre navi appartenenti all'Intesa o neutrali, fra i quali i piroscafi italiani *Fratelli Bandiera*, *Mar Terso*, *Hermesberg* (ex tedesco) e il veliero *Rita*.

Rimasto a corto di munizioni e di siluri, l'*U 39* dovette sospendere la crociera e riuscì a rientrare in Adriatico ai primi di giugno, superando di nuovo lo sbarramento di Otranto e avendo al suo attivo, in questa missione, l'affondamento di oltre 52 000 tsl di naviglio mercantile avversario e il danneggiamento degli altiforni di Portoferraio.

Per contro, nello stesso mese di maggio, le perdite fra i sommergibili delle Potenze centrali che operarono in Mediterraneo furono di un solo battello, l'asburgico *U 6*. Questa unità, al comando del ten. vasc. Hugo von Falkhausen, aveva lasciato Cattaro il 9 maggio con l'ordine di attacca-

re il traffico avversario che faceva capo a Valona. La sera del 13, mentre tentava di superare in immersione lo sbarramento di Otranto, il sommergibile si impigliò nella rete del drifter *Calistoga* alla quale era collegato un segnale luminoso. Von Falkhausen fu costretto a venire a galla per liberarsi della rete, ma nel fare ciò urtò anche quella di un altro drifter, il *Dulcie Dorry*, la quale si avvolse intorno all'elica sinistra dell'*U 6*. Gli equipaggi dei due pescherecci, accortisi della presenza del battello avversario, aprirono il fuoco contro di esso e contemporaneamente spararono alcuni razzi per richiamare in zona altri drifter. Ai loro segnali rispose prontamente un terzo peschereccio britannico, l'*Evening Star II*, che iniziò anch'esso il tiro contro il sommergibile, all'equipaggio del quale non rimase altro che autoaffondare il battello, già danneggiato da alcuni proietti dei natanti britannici, che poi provvidero a recuperare venti naufraghi.(26)

In giugno le perdite di piroscafi e di velieri dell'Intesa e neutrali in Mediterraneo diminuirono (complessivamente 67 125 tsl), per poi aumentare di nuovo in luglio (86 432 tsl), mese che vide l'affondamento del sommergibile tedesco *UB 44* comandato dal ten. vasc. Franz Wäger in circostanze quasi analoghe a quelle che avevano portato alla perdita dell'*U 6*. Il battello germanico, infatti, durante il tentativo di attraversare lo sbarramento di Otranto navigando immerso, la mattina del 30 luglio incappò nella rete del drifter britannico *Quarry Knowes* e, mentre tentava di manovrare per liberarsi, fu sottoposto al lancio di bombe di profondità da parte di un altro peschereccio, anch'esso britannico, il *Garrigil*, che ne provocarono l'affondamento con perdita dell'intero equipaggio.

In agosto si ebbe un netto incremento delle perdite di unità mercantili dell'Intesa (156 918 tsl in tutti i teatri operativi, delle quali 129 368 tsl in Mediterraneo), e il 28 l'Italia, con il governo di unità nazionale retto da Paolo Boselli, dichiarò guerra alla Germania.(27) Con questo atto venne meno la necessità da parte tedesca di far usare ai propri sommergibili la bandiera austriaca allorché agivano contro navi italiane, però, per evitare che i Paesi dell'Intesa e quelli neutrali si insospettissero per il repentino

(26) AUSMM, *R.B.*, b. 1734, f. 4, "Dati e notizie sui sommergibili austro-ungarici perduti durante la guerra"; H. Sokol, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria 1914-1918*, trad. it. a cura di R. de Courten, III, Roma, Ufficio Storico del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, 1932, p. 35-36.

(27) In questo stesso mese si schierò a fianco dell'Intesa anche la Romania, la quale comunque già nel dicembre 1916 fu costretta a chiedere l'armistizio.

incremento degli U-Boot germanici e la notevole diminuzione di quelli asburgici, fu deciso che alcuni battelli tedeschi continuassero ad alzare l'insegna austriaca.

La Regia Marina, al fine di intensificare la lotta contro gli U-Boot, studiando le contromisure usate dall'Intesa in Atlantico e nel Mare del Nord, decise di allestire una nave civetta, ispirandosi alle "Q-ships" (submarine decoy vessels) impiegate già da tempo dai britannici. L'unità doveva essere un piccolo piroscafo oppure un'unità da scorta ancora in costruzione che sarebbe stata modificata in modo da sembrare un innocuo mercantile, mentre in realtà era armata solitamente con cannoni e mitragliatrici. Il suo scopo era quello di far emergere un eventuale sommergibile avversario che l'avesse avvistata, il quale non avrebbe sprecato un costoso siluro per affondarla, ma avrebbe impiegato il cannone o qualche carica di esplosivo. A questo punto però, dopo aver lasciato avvicinare l'U-Boot, la nave avrebbe rivelato la sua vera natura, abbattendo i ripari dietro i quali celava l'armamento e avrebbe aperto il fuoco contro il sommergibile.(28)

La Regia Marina quindi requisì il piroscafo *Sassari* che, dotato di armamento, ai primi di agosto si trovò a Spezia pronto a entrare in azione. La sua prima missione iniziò l'11 del mese, allorché lasciò la base ligure facendo rotta verso sud per operare fra le Isole Egadi e Capo Bon. Durante la navigazione intervenne nelle acque di Sant'Antioco in Sardegna, dove sembrava che un mercantile fosse stato attaccato da un sommergibile, ma non avvistò alcunché.

Il *Sassari* ebbe poi ordine di spostarsi nell'area a sud di Livorno, dove recentemente era stato segnalato un battello subacqueo avversario. Alle 10.30 del 15 agosto al largo dell'Argentario le vedette dell'unità italiana avvistarono il sommergibile, che poi risultò essere l'*U 35* del ten. vasc. von Arnauld de la Perière, il quale da una distanza di 5000 m iniziò a sparare contro il *Sassari*. Parte dell'equipaggio di quest'ultimo, come previsto in caso di incontro con unità nemiche, simulò l'abbandono della nave per attirare più vicino il sommergibile che, presumibilmente, prima di affondare il *Sassari* avrebbe inviato alcuni suoi uomini a bordo per ispezionarlo e sequestrare mappe e documentazione riservata. L'*U 35* invece, forse sospettando una trappola, sparò una trentina di cannonate e poi si immerse, allontanandosi, cosicché al *Sassari*, dopo aver risposto inutilmente al fuoco avversario, non rimase altro che andare alla Maddalena per modificare leggermente il suo camuffamento in modo da non essere

(28) A. R. Hezlet, *La guerra subacquea*, cit., p. 60.

Il ten. vasc. Lothar von Arnauld de la Perière (secondo a sinistra) con gli altri ufficiali dell'*U 35*, il sommergibile tedesco che colse i maggiori successi di tutti i tempi nella lotta contro il traffico mercantile avversario.

riconosciuto in caso di un nuovo incontro con lo stesso sommergibile.

Il 23 il *Sassari* riprese la navigazione perlustrando il Canale di Sicilia e le acque intorno alle Baleari, senza imbattersi in alcun U-Boot; rientrata alla Maddalena, l'unità italiana fu di nuovo in mare il 9 settembre, e il 18, vicino a Malta, il suo intervento in una zona dove un piroscafo era appena stato attaccato da un sommergibile fu frustrato dal contemporaneo arrivo di un cacciatorpediniere britannico, che fece fuggire l'U-Boot in immersione. Dopo altre brevi infruttuose crociere nel Tirreno settentrionale e nel Mediterraneo centrale, in dicembre fu deciso di disarmare il *Sassari*, in quanto ritenuto poco adatto al compito di nave civetta per la sua bassa velocità.(29)

Nello stesso periodo i francesi, per contrastare gli U-Boot nel Mediterraneo, suggerirono di adottare una tattica che aveva portato ad alcuni risultati nelle acque intorno alla Gran Bretagna. Questa somigliava alla stessa impiegata dalle "Q-ships", e consisteva nel far rimorchiare a un

(29) T. Marcon, "L'incrociatore ausiliario e l'impiego con la R. Marina", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, I (1987), 2, p. 186.

peschereccio un sommergibile immerso, in modo che un'eventuale unità subacquea avversaria, scoperto il natante, si sarebbe avvicinata a quest'ultimo senza precauzioni per ispezionarlo e magari affondarlo; intanto l'altro sommergibile, mollato il rimorchio e navigando sempre in immersione avrebbe tentato di silurare l'U-Boot.(30)

I britannici approvarono la proposta e offrirono la loro collaborazione per attuarla, mettendo a disposizione i drifter *Tea Rose* e *Taits* per rimorchiare il sommergibile francese *Gay-Lussac*. Le prove furono positive, cosicché l'attività operativa poté ben presto iniziare.

La sera del 24 agosto il *Gay-Lussac*, mentre navigava immerso rimorchiato dal *Taits* a occidente di Capo Linguetta, avvistò il sommergibile austriaco *U 11* del ten. vasc. von Fernland che rapidamente si stava avvicinando in superficie al drifter. Il *Gay-Lussac* si staccò dal *Taits* e, portatosi in una posizione idonea per il lancio, fece partire un siluro proprio nel momento in cui von Fernland, avvistato il periscopio dell'unità francese, aveva ordinato l'immersione. Il siluro passò così pochi metri sopra l'*U 11* senza colpirlo, ed esso fu altrettanto fortunato anche il giorno successivo, quando fu attaccato inutilmente da un idrovolante italiano.

Sebbene questo primo agguato non avesse portato ad alcun successo, fu deciso di continuare tale tattica anche nei mesi successivi, assegnando ai drifter impegnati nel rimorchio occulto dei sommergibili dell'Intesa un'area a nord dello sbarramento di Otranto. Questo, a causa di alcune incursioni effettuate contro i battelli di guardia da parte di torpediniere, caccia e incrociatori austriaci, fu spostato più a sud di una ventina di miglia, agendo così nella fascia compresa fra i paralleli di Otranto e di Santa Maria di Leuca. Poiché in quei mesi si erano verificate perdite anche fra il naviglio militare impegnato nella protezione dei drifter, fu deciso di utilizzare in maniera più parsimoniosa tale genere di unità, cosicché un solo caccia durante le ore diurne, e un altro durante quelle notturne, percorreva tutta la linea dei pescherecci; a Valona o a Brindisi un incrociatore e due caccia permanentemente stavano pronti a muovere su allarme, mentre un paio di sommergibili incrociavano a nord dell'area dove agivano i drifter che rimorchiavano i battelli subacquei.

---

(30) Utilizzando questa tattica, oltre a diverse azioni dall'esito incerto, il 23 giugno 1915 il sommergibile britannico *C 24*, rimorchiato dal drifter *Taranaki* al largo di Aberdeen in Scozia, silurò e affondò il tedesco *U 40*, che si era avvicinato in superficie al peschereccio ignaro della presenza del battello subacqueo britannico, vedi M. Wilson, P. Kemp, *Mediterranean Submarines*, Wilmslow, Crécy, 1997, p. 120.

Fu poi disposto di spostare da Brindisi la base dei drifter, in quanto si voleva ridurre la possibilità che gli stessi fossero attaccati da U-Boot oppure da unità di superficie avversarie durante il viaggio di andata o di ritorno dall'area di pattugliamento. Inizialmente si pensò a Gallipoli, poi a Corfù, e infine fu scelta Taranto, dove il 6 settembre si diressero le navi appoggio dei drifter *Adriatico* e *Gallipoli*, fino ad allora basate a Brindisi, seguite nei giorni successivi dai pescherecci. Nello stesso mese una squadriglia britannica composta da dodici motoscafi antisommergibili fu destinata a rafforzare lo sbarramento. La squadriglia operò da Gallipoli pattugliando una zona che rimaneva fra quella controllata a sud dai drifter e quella vigilata a nord dai battelli subacquei rimorchiati dai pescherecci.

Ai primi di ottobre si seppe che l'*U 35*, al termine di una fruttuosa crociera in Mediterraneo, doveva rientrare in Adriatico, per cui furono allertate tutte le unità che prendevano parte alla vigilanza dello sbarramento di Otranto, che fu rinforzato mandando in mare alcuni sommergibili, tredici torpediniere, dieci caccia e facendo decollare numerosi aerei.(31)

Fra il 7 e l'8 ottobre l'*U 35* fu avvistato ben quattro volte, ma il battello tedesco riuscì a raggiungere il porto di destinazione, facendo nascere nei vertici delle Marine italiana, francese e britannica, che avevano impegnato molte navi per dargli la caccia, un senso di delusione sull'efficienza dello sbarramento. Si sentì quindi la necessità di indire un incontro fra i rappresentanti delle tre Marine per adottare nuovi provvedimenti idonei a rendere più efficiente questo sbarramento; la riunione si tenne il 30 ottobre a Taranto, a bordo del trasporto *Trinacria*, alla presenza del viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia duca degli Abruzzi, comandante della flotta italiana.

La delegazione francese, composta dal contrammiraglio Louis Ernest Fatou (responsabile delle rotte pattugliate del Mediterraneo) e dai capitani di vascello Henri de Cacqueray, e Gustave Lejay nell'occasione propose un progetto, che era già stato presentato in precedenza, relativo all'allargamento dello sbarramento di Otranto per arrivare a coprire un'area profonda 70 miglia, in modo da costringere i sommergibili avversari a

(31) L'*U 35* durante questa crociera, il 4 ottobre a sud della Sardegna, silurò il trasporto truppe francese *Gallia*, nell'affondamento del quale perirono circa seicento soldati serbi e francesi. Nella precedente missione, durata dal 26 luglio al 20 agosto, questo sommergibile tedesco aveva distrutto ben 54 mercantili, dei quali 32 italiani, 2 francesi, 11 britannici, 1 giapponese e 8 neutrali, per complessive 90 150 tsl, vedi ivi, p. 131, 135.

Il viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia, duca degli Abruzzi, comandante la flotta italiana nei primi anni del conflitto.

navigare in immersione consumando tutta l'energia elettrica disponibile e obbligandoli così ad emergere in una zona dove vi fossero unità dell'Intesa adatte a dar loro la caccia. La messa in opera di tale progetto avrebbe richiesto che lo sbarramento fosse compreso fra il parallelo di Santa Maria di Leuca e quello 15 miglia a nord di Brindisi, con una doppia linea centrale di drifter britannici, a nord della quale sarebbero state costituite quattro linee di vigilanza pattugliate da motoscafi britannici, torpediniere, caccia e sommergibili italiani, mentre a sud si sarebbero schierati su tre linee vedette, pescherecci e caccia francesi. Tuttavia non vi erano sufficienti unità per attuare un piano così grandioso, e il suggerimento avanzato dai rappresentanti della Regia Marina di recuperare alcune navi da destinare all'ampliamento dello sbarramento di Otranto, sottraendole al pattugliamento delle rotte del traffico adottando i convogli, vide la ferma opposizione proprio dei francesi.(32) Comunque con il consenso

(32) All'epoca alcuni esponenti della Marina francese e di quella britannica, appoggiati dagli armatori, si dimostravano riluttanti a far navigare i mercantili in convoglio invece che isolatamente, sostenendo che una nave già carica doveva sostare in un porto per aspettare che altri bastimenti imbarcassero le merci per poi partire insieme; durante il viaggio, dovendosi spostare in formazione, tutte le navi erano costrette a regolare la propria velocità in base a quella del mercantile più lento offrendo, nel caso fossero state attaccate da un sommergibile, numerosi bersagli; infine, una volta raggiunto il porto di destinazione, le navi perdevano inutilmente altro tempo nell'attesa del proprio turno per scaricare le merci, vedi P. Kemp, *Convoy protection. The Defence of Seaborne Trade*, London, Arms and Armour, 1993, p. 41 sg.

espresso dal rappresentante della Royal Navy, il contrammiraglio Mark Kerr, fu ritenuta valida l'idea di ampliare la profondità dello sbarramento, e pertanto fu deciso di portare la linea vigilata dai drifter nuovamente più a nord, lungo il parallelo di Capo d'Otranto, in modo che essa fosse raccorciata; il tratto di mare entro le 20 miglia dalla costa italiana fu affidato ai motoscafi britannici, che lo pattugliarono fra i paralleli di Otranto e Tricase e, dove possibile, sistemarono sbarramenti di mine.

Fu abolito il servizio di rimorchio di sommergibili con i drifter, mentre vennero mantenuti agguati svolti a turno da un paio di nostre unità subacquee lungo la rotta fra Cattaro e Otranto e lungo quella fra Cattaro e Durazzo.(33) La zona compresa fra la linea controllata dai drifter e l'area di agguato dei sommergibili sarebbe stata pattugliata da torpediniere e vedette italiane. Queste ultime derivavano da navi mercantili acquistate a partire dal febbraio del 1916 da Paesi neutrali (specialmente dalla Norvegia e dalla Spagna) e dal Giappone che, munite di impianti radiotelegrafici, di artiglieria e di torpedini da rimorchio,(34) erano in grado di assolvere le stesse mansioni dei drifter britannici, alcuni dei quali nello stesso periodo avevano ricevuto apparati radiotelegrafici, migliorando così notevolmente le loro capacità di coordinamento.

Le disposizioni per realizzare quanto stabilito durante la riunione del 30 ottobre furono emanate il 2 novembre; l'estensione complessiva dello sbarramento raggiunse quasi le 70 miglia proposte dai francesi, tuttavia sebbene alla sorveglianza partecipassero anche velivoli dell'Intesa basati a

(33) SHM, *SSD*, b. 24, f. Renseignements sur le Barrage d'Otrante 1916-1918, "Barrage du Canal d'Otrante contre les sous-marins".

(34) La torpedine da rimorchio aveva la forma e le dimensioni di un piccolo siluro – senza propulsore né eliche, e con particolari impennaggi – che veniva filata in mare e trascinata da una nave che ne regolava la profondità modificando la propria velocità e la lunghezza del cavo di rimorchio. La torpedine sarebbe esplosa se essa – o in certe versioni anche il cavo di rimorchio – avesse urtato il sommergibile immerso, vedi G. Santi Mazzini, *La tecnologia militare marittima dal 1776 al 1916*, II, Sanremo, Pharos, 1995, p. 590, 594. Queste armi erano comunque pericolose anche per le unità che le impiegavano, specie al momento in cui la torpedine veniva recuperata e issata a bordo, perché bastava un piccolo urto, e talvolta addirittura il rigurgito delle eliche, ad attivarne la sensibilissima spoletta. Ad esempio, per quello che riguarda la Regia Marina, nel 1917 si verificarono due casi di esplosione di torpedini da rimorchio, che coinvolsero le torpediniere *7 PN* e *29 AS*, provocando su quest'ultima nave anche perdite fra l'equipaggio. Per i verbali delle commissioni che indagarono su tali incidenti vedi AUSMM, *R.B.*, b. 696, f. 2.

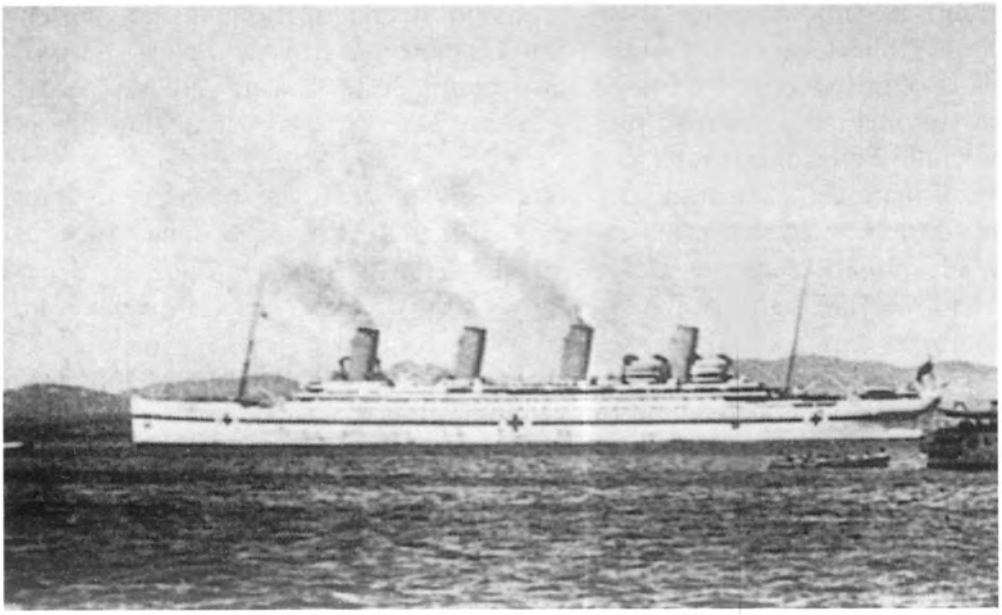
Brindisi e a Valona e il dirigibile *M 6* basato a Grottaglie, la densità delle unità navali impegnate nel pattugliamento rimase scarsa, e ampi tratti di mare risultarono privi di vigilanza. Non deve quindi sorprendere se gli affondamenti dei mercantili dell'Intesa e neutrali nel novembre e nel dicembre del 1916 addirittura raggiunsero rispettivamente le 166130 e le 136717 tsl.(35)

I vertici delle Marine austriaca e tedesca erano convinti che questi risultati potessero essere incrementati ulteriormente, per cui fu indetta una conferenza a Vienna il 21 gennaio 1917, alla quale intervennero da parte austriaca l'imperatore Carlo I (succeduto a Francesco Giuseppe I, scomparso nel novembre 1916), l'ammiraglio Anton Haus comandante della flotta, e il suo capo di stato maggiore, contrammiraglio Josef Rodler, il capitano di corvetta Hieronymous Colloredo-Mannsfeld addetto navale a Berlino, il maresciallo Franz Conrad von Hötzendorff comandante supremo dell'Esercito, il ministro degli Affari Esteri Ottokar Czernin, e da parte tedesca l'ammiraglio Henning von Holtzendorff capo di stato maggiore della Marina, il capitano di corvetta von Freyberg-Eisenberg-Allmendingen addetto navale a Vienna, il capitano di vascello Kurt Grasshof ufficiale di collegamento e il ministro degli Affari Esteri Arthur Zimmermann. Oggetto della riunione fu la ripresa della guerra sottomarina a oltranza, in quanto era stata ritenuta l'unica in grado di assicurare alle Potenze centrali la vittoria.

L'ammiraglio von Holtzendorff fece presente che l'imperatore tedesco Guglielmo II aveva già dato il suo pieno consenso a questa forma di lotta

---

(35) In ottobre le perdite di naviglio commerciale furono di 125152 tsl; i consistenti risultati conseguiti dagli U-Boot in quest'ultimo trimestre del 1916 costarono ad essi solamente la perdita dell'*U 16* austriaco del ten. vasc. Orest von Zopa che – avvenimento più unico che raro – fu affondato involontariamente dalla sua vittima. Il sommergibile la notte fra il 16 e il 17 ottobre, mentre era in agguato lungo la costa albanese, avvistò il cacciatorpediniere italiano *Nembo* che scortava il piroscafo nazionale *Bormida*; serrate le distanze von Zopa lanciò due siluri contro il caccia che, colpito a centronave, colò a picco immediatamente. L'*U 16* in immersione cercò di avvicinarsi al mercantile passando nel punto dove era scomparso il *Nembo* proprio nel momento in cui le bombe di profondità che ancora si trovavano sulla coperta del caccia iniziarono a esplodere, causando gravi avarie al sommergibile. Il battello austriaco fece appena in tempo a emergere per consentire al suo equipaggio di salvarsi, prima di affondare nei pressi del *Nembo*, vedi M. Gemignani, "Considerazioni sull'impiego dei sommergibili nel primo conflitto mondiale", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, XII (1998), 2, p. 163.



L'unità di maggiori dimensioni affondata dagli U-Boot durante la prima guerra mondiale fu la nave ospedale inglese *Britannic*, colata a picco in Egeo il 21 novembre 1916 per aver urtato una mina posata dal sommergibile *U 73*.

il 9 gennaio precedente, perché dubitava di riportare sul fronte terrestre un successo tale da costringere i Paesi avversari a capitolare, e addirittura temeva che se la guerra si fosse protratta ancora per un anno probabilmente sarebbero state la Germania e l'Austria-Ungheria ad arrendersi per esaurimento delle scorte. Haus appoggiò incondizionatamente quanto detto da von Holtzendorff e, per dirimere eventuali dubbi di natura morale su tale genere di guerra, fece presente che in Adriatico i sommergibili dell'Intesa più volte avevano attaccato piroscafi austriaci senza preavviso, e che addirittura avevano silurato la nave ospedale *Elektra*.(36)

Il ministro degli Affari Esteri tedesco si espresse favorevolmente riguardo la lotta indiscriminata al traffico mercantile avversario, mentre

(36) Quest'ultima unità era stata attaccata il 18 marzo 1916 davanti a Capo Planka dal sommergibile francese *Ampère*, che l'aveva scambiata per un trasporto avversario, vedi SHM, *SSD*, b. 17, f. Division Navale Adriatique. Correspondance reçue des sous-marins. 1918 [*sic*]: copia del rapporto del ten. vasc. Léon Henri Devin al capitano di fregata Benôit Joseph Julien Fournier, redatto a Brindisi il 20 marzo 1916 e avente oggetto "Croisière devant le Cap Plana".

dubbi furono sollevati dal suo omologo austriaco, il quale sostenne che forse l'Intesa sarebbe stata disposta a trattare un armistizio se la sua prossima offensiva terrestre fosse fallita, mentre se fosse stata riaperta la guerra sottomarina a oltranza probabilmente sarebbero nate reazioni sfavorevoli alle Potenze centrali.(37)

Il maresciallo Conrad von Hötzendorff fu dello stesso parere di Haus, e il giorno successivo, nel corso di un ristretto Consiglio della Corona al quale non prese parte alcun ufficiale della Marina asburgica, fu deciso che l'Austria-Ungheria avrebbe dato il suo consenso alla campagna sottomarina.

Carlo I scrisse una lettera a Guglielmo II per informarlo di questa decisione, chiedendo contemporaneamente di non fare alcuna dichiarazione pubblica al riguardo fino a quando non fossero stati discussi i dettagli nel corso di una nuova riunione da tenersi a Schloss Pless, sede del Comando Supremo. La conferenza si svolse il 26 gennaio, e in rappresentanza della Marina asburgica vi parteciparono il contrammiraglio Rodler e l'ammiraglio Haus. Quest'ultimo affermò che gli austriaci avrebbero dato agli U-Boot tedeschi qualsiasi sostegno logistico e che i propri sommergibili avrebbero operato fuori dell'Adriatico.

Il 31 gennaio la Germania e l'Austria-Ungheria annunciarono che dal giorno seguente avrebbe avuto inizio la guerra sottomarina a oltranza e che, per quello che riguardava il Mediterraneo, esso era interdetto alla navigazione salvo la parte a occidente della linea che congiungeva Marsiglia a Philippeville in Algeria e un percorso spezzato ampio 20 miglia che partiva da un punto a sud-est delle Baleari e che, seguendo le coste dell'Africa, permetteva le comunicazioni con la Grecia, mentre speciali accordi sarebbero stati presi con l'Olanda e altri Paesi neutrali.

Il 23 e il 24 gennaio, quasi in contemporanea alle riunioni a Vienna e a Schloss Pless, si tenne a Londra una conferenza fra i vertici delle principali Marine dell'Intesa avente come scopo principale la difesa antisommergibili nel Mediterraneo.

---

(37) E. Rössler, *U-boat. I sommergibili tedeschi, tecnica ed evoluzione*, trad. it. a cura di A. M. Carbone, La Spezia, Fratelli Melita, 1993, p. 75 sg. Czernin nei giorni precedenti, appena saputo dell'intenzione dei tedeschi di iniziare una nuova campagna sottomarina, aveva inviato un suo rappresentante, il conte Ludwig von Flotow, a Berlino per dissuaderli, tuttavia senza riuscirvi, cfr. G. Ritter, *The Sword and the Scepter: The Problem of Militarism in Germany*, III, Coral Gables, University of Miami Press, 1969-1973, p. 325 sg.; O. Czernin, *In the World War*, London, Cassel, 1919, p. 116-120.

A questa riunione, pianificata già da tempo, presero parte, fra gli altri, in rappresentanza della Regia Marina il viceammiraglio Camillo Corsi, ministro e capo di stato maggiore della Forza Armata e il contrammiraglio Paolo Marzolo, sottocapo di stato maggiore; in rappresentanza della Royal Navy sir Edward Carson, primo lord dell'Ammiragliato, l'ammiraglio John Jellicoe, primo lord del Mare e il viceammiraglio Henry Oliver, capo di stato maggiore; in rappresentanza della Marine Nationale il contrammiraglio Marie Jean Lucien Lacaze, ministro della Marina, il viceammiraglio Ferdinand Jean Jacques de Bon, capo di stato maggiore e il viceammiraglio Louis Ernest Fatou, responsabile delle rotte pattugliate nel Mediterraneo. Proprio riguardo all'efficacia di queste ultime la delegazione italiana sollevò seri dubbi, facendo notare ancora una volta come ampi tratti di queste rotte fossero in realtà privi di vigilanza a causa dello scarso numero di unità disponibili, e che se le perdite fra il naviglio commerciale erano assai elevate ciò era dovuto prevalentemente a tale stato di cose.

Gli ufficiali italiani sostennero che sarebbe stato più proficuo adottare il convogliamento, e che la Regia Marina era pronta a iniziare l'esperimento di far navigare più mercantili insieme con una scorta sulla rotta fra Gibilterra e Genova, via vitale specialmente per il rifornimento di carbone del nostro Paese.

Relativamente allo sbarramento di Otranto, le tre delegazioni erano ben consce della deficienza di navi e i rappresentanti della Regia Marina rimarcarono la necessità di impiegarvi un maggior numero di cacciatorpediniere, chiedendo ai vertici della Royal Navy presenti di mantenere la promessa, fatta tempo prima, di destinarvene quattro. Fu poi proposto e accettato di riorganizzare la direzione dello sbarramento, istituendo un comando autonomo britannico dal quale dipendevano i drifter, che a sua volta era agli ordini del comando in capo della flotta italiana.

La Regia Marina autonomamente, per far fronte allo stillicidio delle perdite della flotta mercantile nazionale, che tra la fine del 1915 e la fine del 1916 era stato pari al 10% del tonnellaggio dei piroscafi e addirittura al 35% di quello dei velieri, nel gennaio 1917 rese obbligatorio l'armamento con artiglierie per tutti i piroscafi (subordinandolo solo alla disponibilità dei cannoni) e il successivo 17 febbraio costituì l'Ispettorato per la Difesa del Traffico Marittimo Nazionale, che ebbe giurisdizione a ponente della zona alle dirette dipendenze del Comando dell'Armata Navale, ovvero a occidente di Punta Stilo.(38)

(38) La decisione di installare cannoni su tutti i bastimenti commerciali fu presa

Da questo Ispettorato, comandato dal contrammiraglio Giuseppe Mortola, dipesero inizialmente i comandi di zona per la difesa del traffico di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Messina, Palermo e La Maddalena ai quali, in seguito, se ne aggiunsero altri. Esso aveva a disposizione vari tipi di unità navali, aeromobili e le batterie punti di rifugio. Queste ultime erano composte da vecchi pezzi di artiglieria da 120 mm della Regia Marina e da cannoni da campagna da 87 e da 75 mm del Regio Esercito, e servivano a proteggere i mercantili che seguivano le rotte costiere che, se attaccati da sommergibili, li avrebbero attirati nel raggio di tiro di tali batterie. Nella penisola, a partire dal confine francese, esse vennero ordinate nei gruppi di Oneglia, Savona, Genova, Livorno, Piombino, Portoferraio, Porto Santo Stefano, Civitavecchia, Napoli, Capo Miseno, Castellammare di Stabia, Salerno, Sapri, Paola, Reggio Calabria, Gerace Marina, Catanzaro, e sull'Adriatico in quello di Manfredonia; in Sardegna vi furono i gruppi di Arbatax, Cagliari e Porto Torres, e in Sicilia quelli di Trapani, Palermo, Milazzo, Catania, Siracusa e Porto Empedocle, mentre altri gruppi furono costituiti in seguito.

Per sfruttare le batterie punti di rifugio, uno dei primi provvedimenti presi dall'Ispettorato fu quello di accentrare a Genova o a Palermo i mercantili provenienti da ponente e diretti nel Tirreno, e a Messina o a Siracusa quelli di identica provenienza ma destinati ai porti della Sicilia sud-occidentale e i bastimenti provenienti da oriente. Da questi scali le navi dovevano, per la restante parte del viaggio, seguire rotte costiere che, oltre a permettere l'eventuale intervento delle batterie, avrebbero reso più difficile la manovra dei sommergibili a causa delle acque poco profonde.

Nel frattempo il 1° febbraio 1917, come già accennato, iniziò la nuova campagna sottomarina, ma uno dei suoi massimi sostenitori, l'ammiraglio Haus, poté seguirne solo le prime battute, in quanto sette giorni dopo

---

dopo la consultazione delle statistiche compilate dalle autorità britanniche, dalle quali risultò che su duecento mercantili attaccati dai sommergibili nel 1916, si erano verificati sette affondamenti fra i settantotto dotati di artiglieria, e ben cento fra i centoventidue disarmati. L'armamento dei piroscafi comportò comunque problemi a livello diplomatico, in quanto anche se alcuni Stati con i quali l'Intesa manteneva consistenti rapporti commerciali, come ad esempio il Brasile, il Messico, l'Uruguay e il Perù ospitarono nei loro porti tali bastimenti, ve ne furono altri come la Colombia e il Cile che li ammisero solo se preavvisati, oppure, come nel caso dell'Argentina, che pretesero che sbarcassero le munizioni all'entrata delle rade. L'Olanda, attenendosi rigidamente alla sua dichiarata neutralità, non tollerò che i piroscafi armati rimanessero più di ventiquattro ore nei suoi porti.

Una delle numerose batterie punti di rifugio piazzate lungo le coste italiane. Le batterie dipendevano dall'Ispettorato per la Difesa del Traffico Marittimo Nazionale.

morì per una polmonite dovuta al freddo patito nel vagone non riscaldato con il quale aveva fatto il viaggio a Schloss Pless. Il suo posto fu preso dall'ammiraglio Maximilian Njegovan, già comandante della I Squadra, il quale aveva le stesse idee di Haus riguardo l'impiego dei sommergibili, per cui sollecitò la costruzione di nuovi battelli presso i cantieri austriaci e la cessione di altre unità da parte della Marina tedesca.(39)

Se i risultati di questa guerra sottomarina a oltranza furono inizialmente clamorosi, lo si dovette in maggior parte ai battelli tedeschi che operavano fuori del Mediterraneo: infatti essi a febbraio e a marzo affondarono 520412 tsl e 564497 tsl di naviglio a fronte rispettivamente delle 105670 tsl e 61917 tsl distrutte in quest'ultimo mare.(40) Questa differenza

(39) Per informazioni biografiche relative a Njegovan, vedi H. Bayer von Bayersburg, *Unter der K.u.K. Kriegsflagge 1914-1918*, Wien, Bergland Verlag, 1959, p. 21-26.

(40) In gennaio, prima che iniziasse questa campagna, i sommergibili germanici che agivano nel Mediterraneo affondarono mercantili per 78541 tsl e la vecchia corazzata russa *Peresviet*, recentemente riclassificata come incrociatore, che il 4 urtò un

di successi fu dovuta al fatto che parte degli U-Boot germanici si trovava ai lavori nelle basi austriache, dopo l'intenso impiego fatto nell'estate e nell'autunno del 1916, quando furono essi a conseguire la maggior parte dei successi, e inoltre nessun sommergibile austriaco aveva ancora operato a sud dello sbarramento di Otranto.

Nello stesso mese di marzo 1917 un battello tedesco causò ai francesi la più dolorosa perdita dell'intera guerra, allorché il 19 al largo della Sardegna l'*U 64* del ten. vasc. Robert Moraht affondò la corazzata *Danton*, appartenente all'ultima classe di navi da battaglia di tipo predreadnought della Marine Nationale.(41)

Il medesimo giorno l'imperatore Guglielmo II, sospettando che l'Intesa impiegasse le navi ospedale per trasportare truppe e munizioni, dette il suo consenso affinché, nel Mediterraneo, esse venissero considerate alla stregua di qualsiasi altra unità avversaria e quindi attaccate dai sommergibili senza preavviso. I francesi replicarono imbarcando settanta ufficiali tedeschi prigionieri sulle loro navi ospedale e informandone Berlino, al che le autorità germaniche reagirono inviando il triplo di ufficiali francesi prigionieri in settori del fronte esposti ai bombardamenti dell'Intesa per servirsene come scudi umani.(42)

---

paio delle ventidue mine posate davanti a Port Said dall'*U 73* del ten. vasc. Gustav Siess, già segnalatosi per aver colato a picco usando questi ordigni la corazzata predreadnought *Russell* e la vedetta *Nasturtium* britanniche vicino a Malta il 27 aprile 1916.

Una vittima indiretta della guerra sottomarina a oltranza, che aveva reso molto nervosi gli equipaggi delle navi addette alla scorta dei convogli, fu il sommergibile italiano *Alberto Guglielmotti*. Questo battello, salpato da Spezia con rotta verso sud, la notte del 10 marzo 1917 vicino all'isola della Capraia incrociò un convoglio alleato, una nave del quale trasportava truppe. La vedetta britannica *Cyclamen* della scorta, avvistata la sagoma del battello italiano, non perse tempo a identificarlo e subito lo speronò perché non era stata avvisata della presenza di sommergibili dell'Intesa in quelle acque. La *Cyclamen* si fermò a recuperare i naufraghi, e il suo equipaggio, convinto di aver appena affondato un U-Boot tedesco, rimase assai sorpreso quando sentì i superstiti parlare italiano. Un caso simile si verificò poco più di un anno dopo, il 16 aprile 1918, quando nel basso Adriatico il sommergibile britannico *H 1* (unità denominata nei documenti italiani e francesi dell'epoca *HB 1)* affondò con siluri l'*H. 5* italiano, venuto a galla per ricaricare le batterie nell'area di agguato assegnata al battello britannico, perché lo aveva scambiato per un U-Boot del tipo "UB".

(41) Cfr. J. Meyer, M. Acerra, *Histoire De La Marine Française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994, p. 311, 326.

(42) R. H. Gibson, M. Prendergast, *The German Submarine War 1914-1918*, London, Constable, 1931, p. 164 sg.

In base agli ordini emanati dall'imperatore, il 26 maggio al largo della costa algerina l'*UC 67* tedesco comandato dal ten. vasc. Karl Neumann attaccò deliberatamente, dopo averle riconosciute come tali, le navi ospedale britanniche *Dover Castle* e *Karapala*, che navigavano zigzagando con la scorta di due cacciatorpediniere e contravvenendo così alle disposizioni della Convenzione dell'Aja. L'*UC 67* colpì la *Dover Castle*, che per fortuna affondò lentamente permettendo così di trasbordare gran parte dei ricoverati sopra uno dei caccia.(43)

Per far cessare gli attacchi alle navi ospedale, il governo della neutrale Spagna si offrì di inviare a bordo di queste unità, per ispezionarle, propri funzionari che sarebbero rimasti a bordo per tutta la durata del viaggio per attestare che esse trasportavano unicamente feriti e malati. Dopo lunghe trattative fatte tramite le proprie ambasciate a Madrid, l'Intesa accettò il suggerimento spagnolo e dispose che le navi ospedale non sarebbero state più scortate, avrebbero navigato senza zigzagare, e di notte avrebbero tenuto le luci accese, e inoltre i francesi sbarcarono gli ufficiali prigionieri tedeschi; la Germania da parte sua revocò l'ordine di attaccare queste navi a partire dal successivo 10 settembre, garantendo che anche i sommergibili austriaci si sarebbero attenuti a tale disposizione, ed evacuò gli ufficiali francesi prigionieri dalle posizioni battute dal nemico.

Intanto il 6 aprile il governo di Washington aveva dichiarato guerra alla Germania, non tanto ricordandosi dei cittadini americani periti a bordo del *Lusitania* affondato quasi due anni prima, ma perché la recrudescenza della guerra sottomarina insidiava il suo commercio con l'Intesa e specialmente perché tramite il servizio segreto britannico era venuto a sapere che Berlino stava tramando per spingere il Messico e il Giappone ad attaccare gli Stati Uniti.(44)

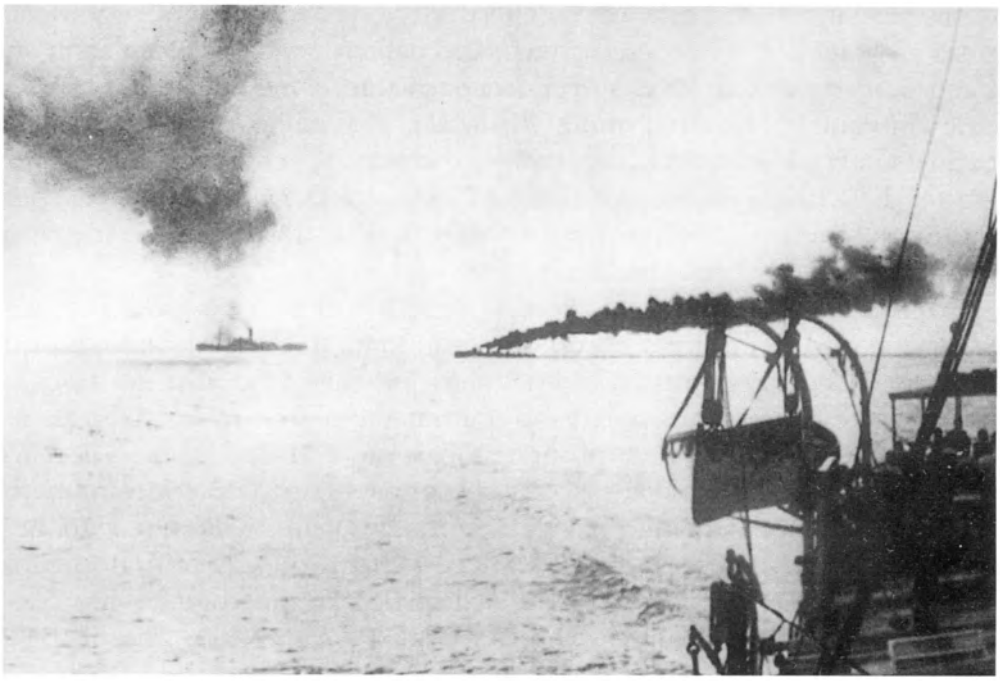
Il mese di aprile fu per i sommergibili delle Potenze centrali in assoluto quello in cui colsero i maggiori successi, in quanto affondarono quasi 900 000 tsl di mercantili avversari e neutrali, di cui circa un terzo nel Mediterraneo, grazie anche al concorso dei sommergibili austriaci, che riuscirono a superare lo sbarramento di Otranto.(45)

---

(43) Ivi, p. 249 sg.; E. von Mantey, *Les Marins allemands au combat*, Paris, Payot, 1930, p. 271-273.

(44) Una chiara spiegazione di questo avvenimento è riportata in A. Santoni, "Maggio 1915: il caso Lusitania. Aprile 1917: gli Stati Uniti in guerra", *Rivista Storica*, IX (1996), 3, p. 54-60.

(45) Uno di questi battelli, l'*U 30* comandato dal ten. vasc. Friedrich Fähndrich,



La nave ospedale *Dover Castle* (sulla sinistra), dopo essere stata silurata il 26 maggio 1917 dall'*UC 67*, fu prontamente soccorsa dal *Cameleon*, uno dei due cacciatorpediniere della scorta, che riuscì a trarre in salvo la quasi totalità dell'equipaggio, del personale medico e dei degenti.

Da parte dell'Intesa lo stesso mese vide l'arrivo a Malta di una formazione navale giapponese, comandata dal contrammiraglio Kozo Sato e costituita dall'incrociatore protetto *Akashi* e dalla 10ª e dall'11ª Flottiglia cacciatorpediniere, composte rispettivamente dai moderni caccia *Katsura*, *Kaede*, *Kusunoki*, *Ume*, e *Matsu*, *Kashiwa*, *Sakaki*, *Sugi*. Il numero di queste unità, richieste dai britannici nel gennaio precedente per intensificare la protezione del traffico, sarebbe stato incrementato in agosto, quando giunsero a Malta l'incrociatore corazzato *Idzumo* (che sostituì l'*Akashi* come nave ammiraglia della formazione nipponica) e la 15ª Flottiglia cacciatorpediniere (*Momo*, *Kashi*, *Hinoki* e *Yanagi*), nonché per la

---

non rientrò dalla crociera offensiva iniziata da Cattaro il 31 marzo, e tuttora non è stato stabilito se affondò per un'avaria, per aver urtato una mina oppure per l'azione condotta il 29 aprile nel Canale di Otranto dai drifter britannici *Sarah Maria* e *Plough Boy*, i cui equipaggi dichiararono di aver attaccato con bombe di profondità un sommergibile avversario e di aver visto venire a galla numerose bolle d'aria.

cessione da parte della Royal Navy di due caccia della classe "H", il *Minstrel* e il *Nemesis*, che furono ribattezzati *Sendan* e *Karan*.

I giapponesi si guadagnarono ben presto una buona reputazione per la loro efficienza e la dedizione al dovere, e nei mesi in cui operarono nel Mediterraneo lamentarono il danneggiamento di un solo caccia, quando l'11 giugno il *Sakaki* fu attaccato al largo di Creta dall'austriaco *U 27* del ten. vasc. Robert Teufl von Fernland. Il siluro colpì la nave a prora, proprio quando buona parte del suo equipaggio vi era radunato per consumare il rancio, e nell'esplosione perirono sessantotto uomini, circa i due terzi del personale. Sebbene la parte prodiera fosse completamente asportata, l'unità nipponica fu rimorchiata al Pireo, dove in seguito fu riparata.

Intanto, per far fronte alle crescenti perdite fra il naviglio commerciale, fra i rappresentanti delle Marine dell'Intesa operanti nel Mediterraneo, fu indetta una nuova riunione, che si sarebbe dovuta tenere a Malta, ma il viceammiraglio Gauchet, nuovo comandante supremo interalleato in questo mare, volle che si tenesse invece sulla sua nave, la corazzata *Provence*, a Corfù. Pertanto il 28 aprile e nei giorni successivi si incontrarono a bordo di questa nave diversi ufficiali, e fra essi vi furono da parte francese, oltre a Gauchet, il viceammiraglio Fatou; da parte italiana il contrammiraglio Paolo Marzolo, sottocapo di stato maggiore e il capitano di fregata Alfredo Baistrocchi in rappresentanza dell'Ispettorato per la Difesa del Traffico Marittimo Nazionale; da parte britannica il contrammiraglio Kerr e il commodoro Algernon Heneage, quest'ultimo comandante dei drifter dello sbarramento di Otranto; inoltre fu presente anche un ufficiale giapponese.

Fra i molti argomenti trattati nel corso della conferenza, quelli più importanti riguardarono l'adozione di un sistema ibrido per la protezione dei mercantili, che prevedeva in certi casi la formazione di convogli scortati (usando anche particolari pescherecci armati francesi e britannici, denominati rispettivamente *chalutiers* e *trawlers*) e in altri la navigazione lungo rotte pattugliate: normalmente le navi che entravano in Mediterraneo provenendo da Gibilterra si sarebbero fermate nel porto britannico per essere inquadrate in convogli scortati che avrebbero poi proseguito per Orano, mentre, se non fossero stati segnalati sommergibili avversari nella zona, esse avrebbero navigato isolatamente senza scorta verso quest'ultimo porto nordafricano. Da Orano i mercantili avrebbero proseguito per Biserta seguendo le rotte costiere pattugliate anche senza scorta e, una volta giunti nello scalo tunisino, sarebbero stati riuniti in convogli

protetti da unità da guerra per l'ulteriore prosecuzione del viaggio, con l'obbligo di affrontare la tratta fra la Sapienza e Cerigotto solo di notte. Il traffico da Gibilterra a Marsiglia e a Genova avrebbe navigato per quanto possibile nelle acque territoriali spagnole, e se gli U-Boot non avessero rispettato la neutralità dello Stato iberico, allora i mercantili avrebbero seguito la rotta lungo i litorali dell'Africa settentrionale fino ad Algeri oppure Biserta da dove, in convogli scortati, avrebbero raggiunto Marsiglia e da lì le loro destinazioni finali. Fu poi raccomandato che i mercantili diretti a est di Aden non attraversassero il Mediterraneo, ma effettuassero la circumnavigazione dell'Africa passando dal Capo di Buona Speranza. Riguardo lo sbarramento di Otranto fu deciso, dopo vari tentennamenti, di potenziarlo dove possibile con ostruzioni fisse, che sarebbe stato opportuno fossero impiegate anche per chiudere i Dardanelli, il Golfo di Smirne e altre zone. Infine il viceammiraglio Gauchet propose di creare a Malta una "Direction Générale" composta da ufficiali delle varie Marine che, sotto il suo controllo, avrebbe coordinato le diverse attività legate alla protezione del traffico.

Quasi contemporaneamente alla conferenza di Corfù, anche l'Ammiragliato britannico decise che un valido sistema per ridurre le perdite di mercantili fosse quello di farli navigare in gruppo con la protezione di una scorta, e così a partire dal maggio 1917 si andò affermando la navigazione in convoglio nel Mediterraneo, nel Mare del Nord e nell'Atlantico.(46)

I britannici inoltre, in questo periodo, inviarono un distaccamento al comando di Nigel de Grey della loro "Room 40" (Stanza 40), il reparto addetto alla decrittazione dei messaggi in codice dipendente dalla Naval Intelligence Division, per penetrare le radiocomunicazioni degli avversari in Mediterraneo, con sede dapprima a Taranto e poi a Roma.(47) In questo teatro bellico comunque già operavano analoghi organismi italiani e francesi, che si avvalevano anche della radiogoniometria, ma con l'arrivo del distaccamento britannico vi fu un considerevole incremento del numero delle informazioni relative in particolar modo ai movimenti dei sommergibili tedeschi, che usavano la radio più frequentemente di quelli austriaci, e ciò permise in misura sempre maggiore di segnalare ai mercantili dell'Intesa i tratti di mare da non attraversare perché vi operavano gli U-Boot.

(46) P. Kemp, *Convoy protection. The Defence of Seaborne Trade*, cit., p. 51.
(47) A. Santoni, *Il primo Ultra Secret*, Milano, Mursia, 1985, p. 53.

Gli austriaci da parte loro, dopo aver effettuato nei mesi precedenti alcune piccole azioni contro i mezzi impegnati nello sbarramento di Otranto, pianificarono una nuova operazione contro di essi e contro i mercantili che seguivano la rotta fra Valona e Santa Maria di Leuca, impiegando gli incrociatori leggeri *Helgoland*, *Saida* e *Novara* e i caccia *Balaton* e *Csepel*, che avrebbero contato sull'appoggio dell'incrociatore corazzato *Sankt Georg*, del caccia *Warasdiner*, delle torpediniere *TB 84*, *TB 88*, *TB 99* e *TB 100* ed eventualmente anche della corazzata *Budapest* e delle torpediniere *TB 86*, *TB 91* e *TB 95*, mentre i sommergibili austriaci *U 4* e *U 27* si sarebbero posti in agguato rispettivamente di fronte a Valona e a Brindisi e l'*U 89* (in realtà il tedesco *UC 25* del ten. vasc. Johannes Feldkirchner) avrebbe provveduto a depositare uno sbarramento di mine vicino a quest'ultimo porto pugliese, dopodiché anch'esso sarebbe rimasto in zona per attaccare con i siluri eventuali unità avversarie in transito.

Le forze austriache salparono nel pomeriggio del 14 maggio, e i primi a entrare in azione furono il *Balaton* e il *Csepel*, che alle 03.06 del 15 si imbatterono in un convoglio italiano composto dai piroscafi *Carroccio*, *Verità* e *Bersagliere* scortati dal caccia *Borea*. Le due unità affondarono il *Borea* e il *Carroccio* e danneggiarono gli altri due mercantili. Poco più di un'ora dopo entrarono in azione l'*Helgoland*, il *Saida* e il *Novara* contro i drifter dello sbarramento e, nonostante il fuoco di risposta di alcuni dei pescherecci, non incontrarono grosse difficoltà ad affondarne quattordici e a danneggiarne gravemente altri tre, uccidendo una cinquantina dei membri dei loro equipaggi e catturandone oltre settanta.

Unità italiane, britanniche e francesi salpate da Brindisi tentarono di intercettare le due formazioni austriache, e nei combattimenti che ne scaturirono quella mattina rimasero danneggiati i tre incrociatori leggeri asburgici e l'esploratore italiano *Aquila*, mentre l'*U 89* provocò serie avarie con un siluro all'incrociatore leggero britannico *Dartmouth*, e una delle mine che esso aveva deposto davanti a Brindisi causò l'affondamento del caccia francese *Boutefeu*.(48)

Ovviamente l'operazione condotta dagli austriaci fece capire ai vertici delle Marine italiana, francese e britannica quanto i drifter fossero esposti alle puntate offensive avversarie perché non era fornita loro una sufficiente protezione da parte delle unità da guerra dell'Intesa.

---

(48) SHM, *SSD*, b. 25, f. "Combat du 15 Mai 1917", copia del rapporto del capitano di fregata Pierre Marie Clément de Boisanger al capitano di vascello Joseph Emmanuel Henri Frochot, redatto a Brindisi il 16 maggio 1917.

I britannici quindi, in considerazione della carenza di caccia per difendere i pescherecci, decisero di sospendere il servizio di questi ultimi nelle ore notturne. In seguito si resero conto che, se il nemico si fosse accorto che lo sbarramento di Otranto cessava di esistere appena faceva buio, avrebbe regolato i movimenti dei suoi U-Boot in modo da farli entrare o uscire dall'Adriatico di notte, per cui disposero che i drifter sarebbero usciti in mare in modo saltuario allorché fosse disponibile un numero adeguato di caccia e incrociatori per proteggerli, e inoltre la linea vigilata fu spostata più a sud.

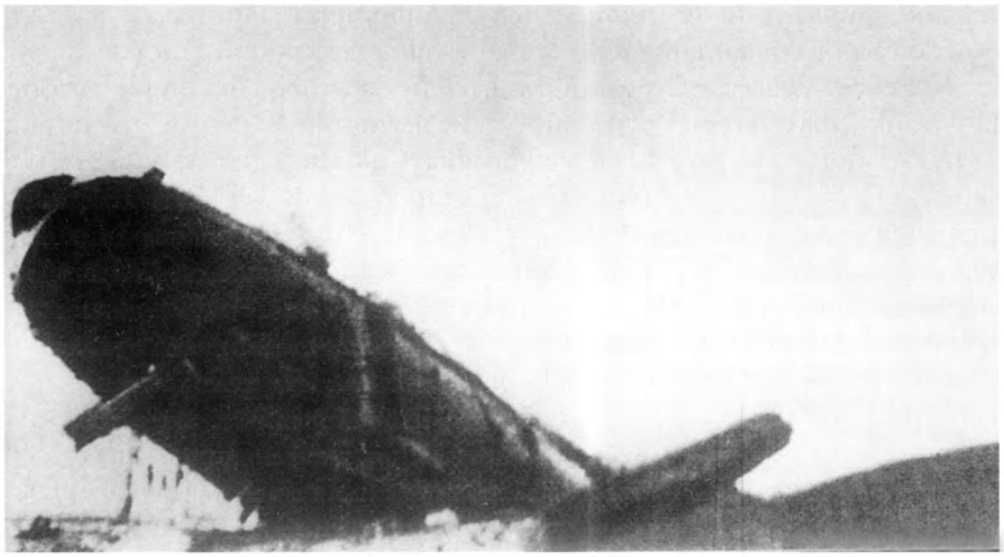
In maggio comunque, con l'impiego dei primi convogli, vi fu una diminuzione delle perdite di mercantili, le quali assommarono nel bacino del Mediterraneo a poco più di 180 000 tsl e si contrassero ulteriormente a giugno, per quasi dimezzarsi a luglio.(49) Oltre alle oggettive difficoltà di attaccare i convogli scortati, il calo dei successi conseguiti dagli U-Boot fu dovuto anche agli ordini impartiti al nuovo responsabile dei sommergibili tedeschi nel Mediterraneo – il commodoro Theodor Püllen, che aveva sostituito il capitano di corvetta Kophamel il 9 giugno – di destinare alcuni battelli al trasporto di armi e materiali ai senussi, che si battevano contro le nostre truppe in Libia, mentre altre unità si trovavano a Pola in attesa di eseguire lavori.(50)

Anche i mezzi offensivi sviluppati dalle Marine dell'Intesa, come le

---

(49) Negli stessi tre mesi il solo U-Boot perso dalle Potenze centrali nel Mediterraneo fu il tedesco *UC 24* del primo ten. vasc. Kurt Willich, silurato e affondato dal sommergibile francese *Circé* il 24 maggio vicino alle Bocche di Cattaro. I tedeschi comunque in questo periodo, pur di colpire il traffico commerciale dell'Intesa, tramite loro agenti che operavano negli Stati Uniti, riuscirono a sistemare a bordo di piroscafi che toccavano quest'ultimo Paese congegni esplosivi a tempo, come ad esempio quello che scatenò un incendio sopra il vapore *Eastgate* mentre stava scaricando merci a Le Hâvre il 1° giugno 1917, vedi AUSMM, *R.B.*, b. 1734, f. 1, lettera del capitano di corvetta Vincenzo Leone al Ministero della Marina-Ufficio del Capo di Stato Maggiore, redatta a Parigi il 19 giugno 1917, con n. di prot. 5616 e avente oggetto "Informazioni del Ministero della Marina francese-Ufficio del capo di Stato Maggiore".

(50) Sporadici tentativi di mantenere contatti con i ribelli arabi tramite gli U-Boot c'erano stati già a partire dalla fine del 1915. L'*UC 20*, uno dei sommergibili destinati da Püllen a rifornire gli arabi, nell'agosto del 1918 trasportò uno dei più strani carichi mai imbarcati su un'unità subacquea, allorché uno sceicco decise di inviare all'imperatore Guglielmo II come regalo una capra, una pecora e addirittura un cammello, che il battello regolarmente portò a Pola, vedi M. Wilson, P. Kemp, *Mediterranean Submarines*, cit., p. 145 sg.



Gli ultimi istanti del trasporto truppe *Arcadian*, silurato il 15 maggio 1917 mentre era in rotta da Salonicco per l'Egitto. Nell'affondamento, oltre a 35 membri dell'equipaggio, perirono 242 militari, circa un quarto delle truppe che erano a bordo.

torpedini da rimorchio, le bombe di profondità (che venivano gettate in acqua tramite tramogge oppure piccoli mortai) stavano rapidamente migliorando e ne aumentò la disponibilità, e inoltre iniziò la produzione di idrofoni del tipo da fondo e di quello per essere montato sulle unità, mentre invece andarono a rilento gli studi per arrivare all'ecogoniometro, apparecchio che fu pronto solo dopo la fine del conflitto.(51)

Poiché la minaccia rappresentata dagli U-Boot era ancora alta (i britannici erano scossi dalle perdite subite in aprile, quando i vertici dell'Ammiragliato prospettarono che se anche nei mesi successivi la consistenza degli affondamenti di mercantili si fosse mantenuta su quel livello, essi sarebbero stati costretti a chiedere l'armistizio entro il novembre 1917), dal 24 al 26 luglio si svolse a Parigi una nuova riunione interalleata, alla quale presero parte pure l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel – tornato ad essere il capo di stato maggiore della Marina italiana con l'incarico anche di comandante della flotta – il contrammiraglio francese Marie Jean Lucien Lacaze, ministro della Marina, l'ammiraglio britannico John

(51) Gli studi per gli idrofoni furono portati avanti dal professore britannico William Bragg, mentre quelli relativi agli ecogoniometri furono sviluppati dal francese Paul Lagevin, vedi P. Kemp, *Convoy protection* ..., cit., p. 38.

Jellicoe, primo lord del mare, e il viceammiraglio statunitense William Sowden Sims, comandante delle forze navali americane in Europa.

Nel corso della conferenza furono ridefinite le aree di competenza relative allo sbarramento di Otranto, che continuò a essere mantenuto usando i drifter, mentre furono intensificati gli studi per sostituire i pescherecci con ostruzioni retali fisse. L'ammiraglio Revel deplorò di non poter impiegare un maggior numero di unità da guerra nella protezione dei drifter, perché doveva destinarne una parte per rintuzzare eventuali puntate offensive della Marina austriaca e per proteggere le coste orientali italiane da altri bombardamenti.(52)

Per migliorare la saldatura della guerra contro gli U-Boot nelle acque confinanti con il Mediterraneo, fu poi deciso di istituire un centro per la lotta antisom a Gibilterra comandato dal contrammiraglio britannico Heathcote Grant. Un altro argomento preso in considerazione fu quello relativo alle esagerazioni che i tedeschi stavano diffondendo tramite i mass media circa le perdite di mercantili avversari. I rappresentanti delle varie Marine furono pienamente d'accordo, per non provocare crisi nell'opinione pubblica dei rispettivi Stati, di controbattere tali annunci concordando opportuni comunicati. Infine fu presa in esame la possibilità di pianificare un'operazione terrestre o navale per attaccare le basi nemiche in Adriatico, e fu stabilito di rinviare a due successive riunioni lo scambio di informazioni relative agli studi per il miglioramento della protezione dei mercantili, dei mezzi per localizzare i sommergibili e per distruggerli.

---

(52) Dai verbali della riunione redatti in francese risulta che l'ammiraglio Jellicoe esortò Revel a non lasciarsi impressionare dai bombardamenti costieri, a somiglianza di quanto accadeva nel Regno Unito, e quindi a diminuire le navi utilizzate per la difesa dei litorali. Revel, in maniera assai flemmatica, rispose che "le peuple anglais a le bonheur très appréciable de ne pas être aussi excitable que le peuple italien. Il y a des éxigences d'ordre politique et intérieur qui pour l'Angleterre ne peuvent avoir aucune influence, mais dont l'Italie ne pourrait absolument ignorer l'éxistence. Comme Amiral, je déplore que ces nécessités existent; comme italien, il est hors de discussion que je ne peux pas refuser de donner à mon Gouvernement tout l'appui qu'il croit devoir demander à la Marine dont je suis le Chef", ovvero "il popolo inglese ha la fortuna molto apprezzabile di non essere così eccitabile come il popolo italiano. Ci sono delle esigenze d'ordine politico e interno che per l'Inghilterra non possono avere alcuna influenza, ma di cui l'Italia non potrebbe assolutamente ignorare l'esistenza. Come ammiraglio, deploro che queste necessità esistano; come italiano, è fuori discussione che io non posso rifiutare di dare al mio governo tutto l'appoggio che esso crede dover domandare alla Marina di cui io sono il capo", vedi AUSMM, *R.B.*, b. 743, f. 1, Conferenza di Parigi con allegati: allegato 1, p. 5 sg.

La prima di queste nuove conferenze si tenne a Londra il 10 e l'11 agosto e vi parteciparono anche numerosi ufficiali del Genio Navale e progettisti britannici, francesi, italiani, russi, statunitensi e giapponesi. Le ultime tre delegazioni non presentarono alcuna proposta, motivando che erano state informate di questa riunione con troppo breve preavviso; i britannici sostennero che l'obiettivo più importante era quello di produrre il maggior numero di piroscafi nel più breve tempo possibile, in modo che le nuove costruzioni compensassero ampiamente le perdite dovute agli U-Boot e sacrificando a questo scopo qualsiasi tipo di protezione passiva dei piroscafi. Inoltre essi avevano cominciato a costruire in massa un nuovo tipo di mercantile che, per ingannare il comandante di un sommergibile circa la sua reale rotta, aveva il profilo della poppa e della prora simili, un solo albero e un solo fumaiolo, ambedue centrali e verticali. Per questo stesso motivo avevano anche condotto studi sulla mimetizzazione dei piroscafi impiegando modelli in scala e osservandoli con uno strumento simile al periscopio e, persuasi che una verniciatura a più colori servisse a confondere gli U-Boot, avevano già fatto dipingere in questo modo cinquanta loro mercantili.(53)

I francesi invece proposero di dotare i mercantili di protezioni e, poiché per la conformazione di alcuni loro porti non potevano aumentare la larghezza dei piroscafi di maggiori dimensioni, avevano studiato un sistema, detto "bourrage", che prevedeva il riempimento degli spazi fra i bagli e le ossature dello scafo e di parte delle stive con materiali leggeri e ingombranti, come conglomerati di sughero e cassette di lamierino sottile, così da assicurare alla nave una spinta positiva anche se un siluro o una mina le avesse aperto una falla nell'opera viva.

La delegazione italiana, guidata dal contrammiraglio Giuseppe De Lorenzi e di cui facevano parte i colonnelli Pericle Ferretti, Nino Pecoraro e il maggiore Umberto Pugliese – questi ultimi tre appartenenti al Genio Navale – era favorevole come quella francese a fornire ai piroscafi una protezione, e presentò due progetti: il primo, denominato "A", prevedeva controcarene esterne in cemento; il secondo, designato "E", ideatore del quale era stato Pugliese, si basava invece su cilindri concentrici.(54)

---

(53) Per un'ampia trattazione degli studi britannici sulla verniciatura mimetica e il camuffamento delle loro unità nella prima guerra mondiale vedi D. Williams, *Naval camouflage 1914-1945*, London, Chatham, 2001, p. 25-37, 62-71.

(54) AUSMM, *R.B.*, b. 743, f. 1, Relazione della commissione delegata a prender parte alla conferenza di Londra per la protezione subacquea delle navi mercantili.

La seconda conferenza, presieduta dal contrammiraglio De Lorenzi si svolse a Brindisi dal 7 al 9 settembre a bordo del piroscafo *Pietro Calvi*, e vi presero parte ufficiali italiani, britannici e francesi. Nel corso di essa fu confermata la necessità di proteggere i convogli con scorte; fu stabilito in otto il numero massimo dei piroscafi formanti un convoglio, i quali dovevano navigare su semplice o doppia linea di fila avendo le navi della scorta lateralmente, a proravia e a poppavia, a una distanza oscillante fra i 500 e i 600 m, mentre se la formazione navigava vicino alla costa in acque con fondali inferiori a 12 m, la scorta doveva posizionarsi solo sul lato verso il mare aperto. Se possibile, era auspicabile fornire al convoglio anche una scorta aerea, formata da idrovolanti, da dirigibili oppure da palloni frenati (questi ultimi rimorchiati da siluranti), e per le navigazioni costiere anche da aeroplani terrestri; gli aeromobili avrebbero esplorato le acque nelle quali transitava il convoglio e, per evitare che qualche sommergibile nemico avvistandoli potesse capire la rotta della formazione navale, essi avrebbero variato frequentemente la loro direzione di volo.

Per individuare gli U-Boot furono impiantate stazioni di ascolto munite di idrofoni, che avrebbero prontamente allertato i convogli in transito se avessero rilevato rumori sospetti di eliche.

Fu ribadita l'utilità di mantenere in servizio lo sbarramento di Otranto usando i drifter fino a che non fosse possibile sostituirli con un'ostruzione retale fissa munita di mine; lo sbarramento fu integrato da idrofoni, da aeromobili, e in aree ben definite a 40-60 miglia dalla zona pattugliata dai pescherecci, furono schierati in agguato alcuni sommergibili dell'Intesa.

Le migliori armi per attaccare gli U-Boot furono, per i velivoli, le bombe con carica di scoppio non inferiore ai 50 kg, con spoletta regolata per esplodere a 10 m di profondità e il cui lancio doveva avvenire a una quota compresa fra i 50 e 100 m d'altezza, mentre per le unità di superficie furono un nuovo tipo di torpedine da rimorchio e le bombe di profondità con carica di scoppio non inferiore ai 25-30 kg e con spoletta regolabile per esplodere a 10, 20, 30 o 50 m di profondità.

Fu infine auspicata l'intensificazione dell'offensiva aerea con bombardieri plurimotori Caproni e idrovolanti, già in atto da tempo, per colpire le basi che ospitavano i sommergibili avversari, specialmente Pola.(55)

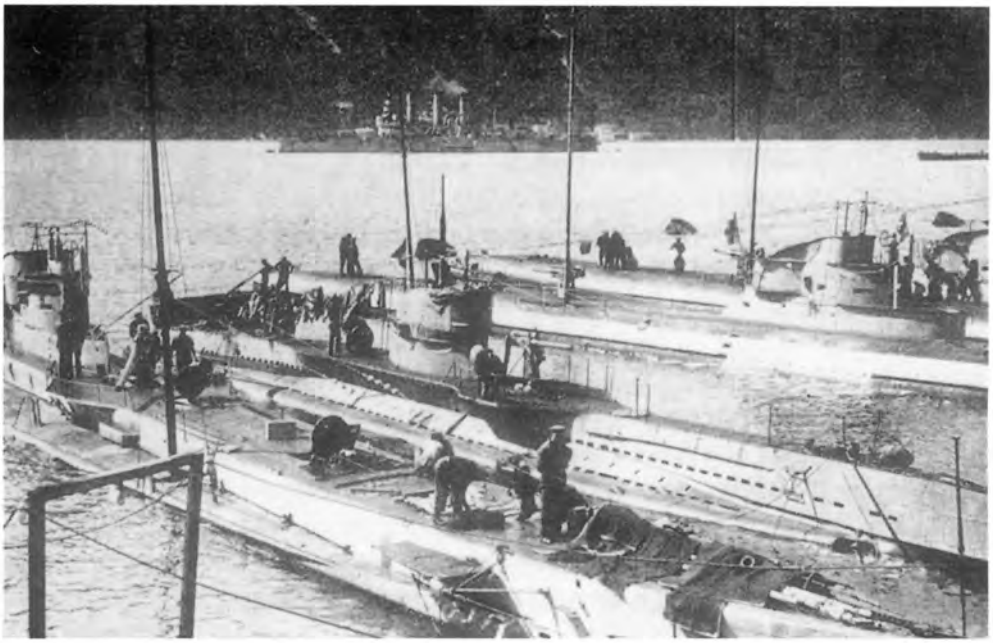
Una missione volta ad attaccare con velivoli gli U-Boot mentre si trovavano in porto era già stata pianificata ed eseguita dai britannici pochi

(55) Ivi, f. 2, Commissione anglo-franco-italiana per lo studio dei mezzi di offesa e difesa contro i sommergibili.

giorni prima. L'idea era stata del commodoro Murray Sueter, comandante del 6° Stormo del Royal Naval Air Service britannico, impegnato nel pattugliamento dello sbarramento di Otranto. Sueter aveva infatti suggerito di usare sei idrovolanti monomotore Short 184 muniti di siluro per attaccare i sommergibili avversari che si trovavano a Cattaro; sebbene per la loro autonomia questi velivoli potessero decollare dalla costa italiana, colpire il bersaglio e riguadagnare la base, in realtà i loro motori non avrebbero retto a uno sforzo così prolungato e probabilmente sarebbero andati in avaria, costringendo così i piloti ad ammaraggi di emergenza in mezzo all'Adriatico. Fu quindi deciso di portarli con pontoni a rimorchio di motoscafi britannici a 22 miglia da Cattaro, dopodiché gli idrovolanti sarebbero stati calati in acqua, da dove sarebbero decollati per colpire gli U-Boot ormeggiati nella base avversaria, e solo in mancanza di questi bersagli avrebbero attaccato unità di superficie. Per la scorta diretta e indiretta dei mezzi destinati a compiere l'operazione si sarebbero impiegati due incrociatori leggeri e sei caccia; altre cinque unità sarebbero state pronte a salpare da Brindisi in caso di necessità, mentre tre sommergibili si sarebbero posti in agguato lungo la costa avversaria.

La sera del 3 settembre i motoscafi con a rimorchio i pontoni sopra i quali erano gli idrovolanti e le navi di scorta lasciarono Otranto, ma poco dopo il mare cominciò ad agitarsi. Nelle prime ore del 4, giunti nei pressi della zona dove sarebbero decollati gli aerei, il commodoro Sueter fece calare in acqua un aereo, ma le onde impedirono al velivolo di alzarsi in volo. Fu quindi tentato di rimettere lo Short sul pontone, ma anche questo risultò impossibile per il progressivo peggioramento delle condizioni del mare, cosicché all'ufficiale britannico non rimase che ordinare la distruzione dell'idrovolante e il rientro della spedizione a Otranto, dove giunse nella mattinata successiva con gli altri cinque aerei gravemente danneggiati, e fu forse per questo motivo che la missione non venne più tentata.(56)

(56) Le modalità di avvicinamento all'obiettivo dell'operazione progettata da Sueter ricalcarono in parte quelle studiate per eseguire nel maggio del 1916 un attacco contro la base tedesca dei dirigibili di Tondern impiegando idrovolanti monomotore Sopwith Baby dotati di bombe. Questi velivoli nell'occasione furono trasportati da due navi appoggio idrovolanti ma, come nell'azione contro Cattaro, i problemi maggiori si ebbero quando gli aerei furono messi in acqua per decollare. Infatti degli undici idrovolanti calati in mare, soltanto tre riuscirono a partire, e di questi solamente uno raggiunse l'obiettivo, al quale però non fece alcun danno. La stessa missione contro Tondern fu tentata nell'estate dell'anno successivo impiegando aerei terrestri



La base di Cattaro, nel basso Adriatico, con ormeggiati sommergibili tedeschi e austriaci.

I tedeschi, per rinforzare la loro presenza nel Mediterraneo, continuarono l'invio di sommergibili attraverso Gibilterra, e cercarono di concentrarne un certo numero nel Tirreno settentrionale e nel Mar Ligure per ostacolare i traffici fra l'Italia e la Francia e, dietro richiesta della Turchia, altri battelli furono inviati lungo le coste della Palestina per appoggiare l'ala destra dell'Esercito ottomano, impegnato a contenere l'avanzata verso nord delle truppe del Commonwealth condotte dal generale Edmund

---

Sopwith Camel lanciati dalla portaerei *Furious* e, dopo un primo tentativo abortito a causa delle pessime condizioni meteorologiche incontrate nel Mare del Nord, il secondo, effettuato fra il 17 e il 19 luglio, portò al grave danneggiamento delle infrastrutture della base e alla distruzione di due dirigibili e di un pallone frenato, vedi Public Record Office, Kew Gardens, *ADM 53*, b. 42224, "Furious log. 1-30 June 1918", annotazioni del 27-29 giugno 1918; ivi, b. 42245, "Furious log. 1-31 July 1918", annotazioni del 17-20 luglio 1918; ivi, *ADM 137*, b. 1955, rapporto del contrammiraglio R. F. Phillimore all'ammiraglio David Beatty, redatto a bordo della portaerei *Furious* il 19 luglio 1918, con numero di protocollo F.S. 01/7 e avente oggetto "Report of Operation F. 7". Per ulteriori dettagli su questa operazione vedi M. Gemignani, "L'incursione contro Tondern", *Rivista Marittima*, CXXXIII (2000), 3, p. 89-102.

Allenby.(57)

I successi conseguiti nel Mediterraneo dagli U-Boot tedeschi e austriaci, dopo un'ulteriore diminuzione in agosto, cominciarono nuovamente a salire; a settembre essi affondarono 111 241 tsl di naviglio commerciale dell'Intesa e neutrale, e a ottobre – mese nel quale si svolse la ritirata di Caporetto che portò il nostro Esercito ad attestarsi sul Piave – le perdite di mercantili assommarono a 157 266 tsl.

Il 12 ottobre, mantenendo quanto promesso nel corso di una conferenza interalleata tenutasi a Londra il 4 e il 5 settembre precedente con lo scopo principale di coordinare l'intervento in Europa delle Forze Armate americane, i britannici inviarono a Brindisi sei cacciatorpediniere australiani (*Huon*, *Parramatta*, *Swan*, *Torrens*, *Warrego* e *Yarra*) per potenziare lo sbarramento di Otranto.(58)

A novembre si ebbe una nuova contrazione degli affondamenti, con 108 495 tsl, e in questo mese, fra gli U-Boot schierati nel Mediterraneo orientale, si segnalò il tedesco *UC 38* del ten. vasc. Hans Hermann Wendlandt, il quale l'11, operando vicino a Gaza, silurò e affondò due unità britanniche, il monitor *M 15* e il caccia *Staunch*.

Il giorno successivo l'imperatore Guglielmo II visitò l'arsenale di Pola e passò in rassegna il personale dei sommergibili germanici là distaccato; convinto assertore della guerra sottomarina, il kaiser non perse l'occasione per invitare il comandante della flotta austriaca, l'ammiraglio Njegovan, a recuperare uomini dalle vecchie navi per costituire nuovi equipaggi per gli U-Boot, e lo informò che aveva già diramato l'ordine affinché l'*UB 68*, l'*UB 69*, l'*UB 70*, l'*UB 71* e l'*UB 105* lasciassero il Mare del Nord per venire in Mediterraneo.

Il 21 novembre si svolse a Roma una riunione alla quale parteciparono da parte italiana l'ammiraglio Revel (fu presente solo nella seduta pomeridiana, in quanto era appena rientrato nella capitale dal Veneto dove aveva ispezionato gli apprestamenti difensivi) e il viceammiraglio Lorenzo Cusani Visconti, sottocapo di stato maggiore; da parte francese il

(57) Alcuni dei sommergibili tedeschi che operarono nel Mediterraneo orientale erano basati a Istanbul, sede di comando di mezza flottiglia, e fino ad allora erano stati impiegati quasi esclusivamente nel Mar Nero contro la Russia, ormai in preda alla rivoluzione.

(58) Nell'autunno 1917 entrarono in guerra a fianco dell'Intesa il Costarica, Haiti, l'Argentina e il Brasile, mentre altri Stati sudamericani interruppero le relazioni diplomatiche con la Germania.

Un cacciatorpediniere britannico ispeziona una vistosa macchia di combustibile apparsa in superficie dopo aver lanciato bombe di profondità contro un U-Boot. Già durante la prima guerra mondiale i comandanti dei sommergibili tedeschi, allorché attaccati con questo genere di arma, cercavano di ingannare l'avversario fermando i motori ed espellendo combustibile, olio, aria compressa, effetti di vestiario, pezzi di legno, fogli di carta, ecc., in modo da persuaderlo di aver affondato l'unità subacquea e quindi fargli sospendere la caccia.

viceammiraglio de Bon, capo di stato maggiore; da parte britannica il viceammiraglio Rosslyn Wemyss, secondo lord dell'Ammiragliato, l'ammiraglio Paul Gough Calthorpe, comandante delle forze navali britanniche nel Mediterraneo e numerosi altri ufficiali. I rappresentanti italiani chiesero a quelli delle altre Marine l'invio di naviglio sottile nel Mediterraneo per prendere il posto di quello nazionale che, dopo la ritirata di Caporetto, era stato concentrato nell'Adriatico settentrionale perché vi era il timore che gli austriaci stessero organizzando uno sbarco fra Ravenna e Rimini per prendere alle spalle il Regio Esercito schierato sul Piave. Gli alleati però dichiararono che non erano in condizioni di mandare altri caccia, ma al loro posto potevano inviare alcuni sommergibili e un consistente numero di mine per rinforzare lo sbarramento di Otranto, promessa che

fu poi mantenuta. Riguardo questo sbarramento, i convenuti furono d'accordo sulla necessità di trasformarlo da mobile in fisso; a questo proposito essi vennero informati che le prove condotte in loco usando una speciale rete costruita dai britannici non avevano dato buoni risultati, in quanto essendo attaccata a gavitelli che la tenevano a galla, era soggetta a danneggiamenti durante le mareggiate, per cui fu ritenuto più idoneo il tipo studiato dagli italiani e dai francesi, che prevedeva che la rete rimanesse una decina di metri sotto la superficie del mare.

Lo stesso 22 le Potenze centrali, per estendere le aree di caccia dei propri U-Boot, dichiararono zone interdette alla navigazione le acque intorno alle Azzorre e a Madeira e la rotta che da sud-est delle Baleari metteva in collegamento l'estremità occidentale del Mediterraneo con la Grecia, Stato che dal giugno precedente si era schierato a fianco dell'Intesa. Con l'ingresso nella coalizione di quest'ultimo Paese, e specialmente degli Stati Uniti, che in dicembre dichiararono guerra anche all'Austria-Ungheria, si sentì il bisogno di indire una conferenza di alto livello, per coordinare l'attività delle Marine dell'Intesa nei vari teatri operativi.

La riunione si svolse a Parigi dal 29 al 30 novembre alla presenza del ministro della Marina francese Georges Leygues con il suo sottosegretario di stato, dell'ammiraglio Jellicoe primo lord del Mare, di sir Eric Campbell Geddes, nuovo primo lord dell'Ammiragliato, dell'ammiraglio William Benson capo di stato maggiore della Marina statunitense, del viceammiraglio Sims comandante delle forze navali americane in Europa, del contrammiraglio Funakoshi rappresentante della Marina giapponese nel nostro continente, del capitano di vascello Botasis per quella ellenica, e del viceammiraglio Cusani Visconti, sebbene inizialmente da parte italiana dovessero partecipare Revel e il nuovo ministro della Marina, l'ammiraglio Alberto Del Bono. I temi trattati nella conferenza furono numerosi, a cominciare dalla necessità di istituire un consiglio navale interalleato permanente, di impiegare un maggior numero di unità statunitensi per la protezione dei convogli in Atlantico – anche perché si temeva una recrudescenza dell'attività dei corsari di superficie tedeschi – e di accelerare la riparazione del naviglio mercantile danneggiato, giacente inutilizzato nei porti dell'Intesa. Cusani Visconti approfittò della discussione di questo argomento per far presente che i cantieri italiani non potevano operare al meglio non per la mancanza di maestranze, ma per la deficienza di lamiere e di carbone. Egli quindi, agendo con molto tatto, riuscì a ottenere una consistente fornitura di materie prime, di cannoni, di mitragliatrici e l'accelerazione della consegna dei M.A.S. prodotti dalla ditta statunitense

Elco, particolarmente adatti alla lotta contro i sommergibili.(59) Inoltre, sempre dagli statunitensi, il rappresentante italiano ebbe promessa dell'invio in tempi brevi di navi cisterna e carboniere.

In dicembre gli affondamenti di mercantili dell'Intesa e neutrali aumentarono di nuovo (complessivamente 411766 tsl, delle quali 148331 nel Mediterraneo), anche perché gli U-Boot, per far fronte ai convogli e alle loro scorte,(60) avevano cominciato a eseguire gli attacchi di notte in superficie, usando sia l'artiglieria sia i siluri. Nello stesso mese la Russia firmò l'armistizio, permettendo così ai tedeschi di concentrare esclusivamente nel Mediterraneo i loro sommergibili basati a Istanbul; inoltre per la sopravvenuta mancanza di bersagli avversari nel Mar Nero, nell'Intesa nacque il timore che i due incrociatori turchi *Yavuz Sultan Selim* e *Midilli* eseguissero una scorreria in Egeo per poi raggiungere una base austriaca nell'Adriatico. A causa di questa minaccia le unità impegnate nello sbarramento di Otranto furono tenute in costante allarme e vennero emanate speciali disposizioni per rendere sollecita l'uscita degli esploratori e dei caccia basati a Brindisi, e di questo pericolo dovette tener conto anche l'Ispettorato per la Difesa del Traffico Marittimo Nazionale nel coordinare i convogli e le scorte.(61)

---

(59) Queste unità erano più lunghe di un terzo e dislocavano oltre tre volte i normali M.A.S. fino ad allora prodotti in Italia e, sebbene più lente di essi, risultavano avere maggior autonomia, reggevano meglio il mare ed erano dotate di un superiore armamento antisom. Dopo le prime serie ordinate e prodotte negli Stati Uniti, numerosi esemplari furono costruiti da cantieri e arsenali italiani apportandovi alcuni miglioramenti, vedi E. Bagnasco, *M.A.S. e mezzi d'assalto di superficie italiani*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1996, p. 89-95, 157-167.

(60) Un sommergibile che sperimentò la sempre più crescente efficienza delle scorte fu il già ricordato *UC 38* tedesco del ten. vasc. Wendlandt, il quale il 14 dicembre riuscì a colpire e ad affondare con due siluri il vecchio incrociatore protetto francese *Chateaurenault*, all'epoca usato come trasporto truppe, all'entrata del Golfo di Corinto. Sottoposto al lancio di bombe di profondità da parte dei due caccia di scorta al *Chateaurenault* – il *Lansquenet* e il *Mameluk* – Wendlandt fu costretto a emergere e, raggiunto dai proietti sparati dalle siluranti, ebbe appena il tempo di ordinare ai suoi di abbandonare l'*UC 38* prima che questo scomparisse definitivamente sotto la superficie.

(61) Al 15 dicembre 1917 i mezzi assegnati a questo Ispettorato erano i seguenti: 12 caccia, 32 torpediniere, 51 M.A.S., 11 navi scorta, 40 vedette, 103 aerei, 4 dirigibili, 34 dragamine e 28 motoscafi. Questi ultimi appartenevano al Corpo Nazionale Volontari Motonauti (inizialmente denominato Corpo Nazionale Volontari Motonautici) costituito nel giugno 1915; per maggiori dettagli su tale reparto vedi G. Galuppini,

In effetti lo *Yavuz Sultan Selim* e il *Midilli*, agli ordini del viceammiraglio Hubert von Rebeur-Paschwitz (che aveva sostituito Souchon, richiamato in Germania nel settembre 1917 per assumere il comando della IV Squadra delle navi da battaglia della Flotta d'Alto Mare) uscirono dai Dardanelli il 19 gennaio 1918, e la mattina successiva distrussero i monitori britannici *Raglan* e *M 28*, sorpresi all'ancora nella Baia di Kusu nell'isola di Imbros. I due incrociatori proseguirono la loro scorreria dirigendosi verso Mudros, ma lo stesso 20 gennaio incapparono in uno sbarramento di mine che provocò l'affondamento del *Midilli* e il grave danneggiamento dello *Yavuz Sultan Selim*, che comunque riuscì a raggiungere la Baia di Nagara dove, per un errore di rotta, finì in secca.

I britannici tentarono ripetutamente di dare il colpo di grazia all'unità avversaria impiegando velivoli, monitori e anche un sommergibile; resisi conto che il sistema migliore per colpire l'incrociatore era l'utilizzo degli aerei i britannici, tramite il nostro addetto navale a Londra, sollecitarono l'invio in Egeo di plurimotori Caproni, sia bombardieri sia siluranti. La Regia Marina tuttavia non fu in grado di soddisfare la richiesta dell'alleato, in quanto al momento aveva in servizio un solo Caproni della versione silurante non ancora perfettamente a punto, ma il 23 gennaio si dichiarò disposta a fornire due M.A.S. per operare nei Dardanelli. Così, un paio di giorni dopo, il *MAS 9* e il *MAS 21* al comando del ten. vasc. Alfredo Berardinelli furono caricati su vagoni ferroviari a Venezia per essere trasportati a Taranto, dove il 30 avrebbero dovuto essere imbarcati sul mercantile britannico *Rounton* per essere portati in Levante. Tuttavia i britannici, dopo che i turchi erano riusciti a disincagliare lo *Yavuz Sultan Selim* impiegando la corazzata *Torgud Reis* e a portarlo a Istanbul, non ritennero più attuabile l'impiego dei M.A.S. per attaccare l'incrociatore avversario, per cui le due motosiluranti rimasero a operare in Adriatico.(62)

Intanto il 1° gennaio 1918, in seguito all'incremento del numero degli U-Boot nel Mediterraneo, i tedeschi avevano riorganizzato la struttura di comando dei sommergibili operanti in questo bacino suddividendoli in

---

"Il Corpo Nazionale Volontari Motonautici", *Rivista Marittima*, CXXXIII (2000), 1, p. 111-122.

(62) A.J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, V, London, Oxford University Press, 1970, p. 12-20; AUSMM, *R.B.*, b. 1137, copia della lettera del viceammiraglio Lorenzo Cusani Visconti al viceammiraglio Vittorio Cerri, redatta a Roma il 24 gennaio 1918, con n. di prot. 41 RRP e avente oggetto "M.A.S."; ivi, lettera del commodoro Algernon Heneage al viceammiraglio Vittorio Cerri, redatta a bordo della nave da battaglia *Queen* il 28 gennaio 1918, con n. di prot. A 732.

due reparti: la 1ª Flottiglia di base a Pola fu affidata al ten. vasc. Otto Schultze, e la 2ª Flottiglia con sede a Cattaro al cap. corv. Rudolph Ackermann, i quali comunque continuarono a dipendere dal commodoro Püllen. Durante questo mese le forze subacquee germaniche operanti nel bacino del Mediterraneo registrarono la perdita di due battelli: l'*UB 69* comandato dal ten. vasc. Alfred Klatt, che il 9 urtò nella torpedine da rimorchio filata in mare dalla vedetta britannica *Cyclamen*, e l'*UB 66* del primo ten. vasc. Fritz Wernicke, probabilmente affondato il 18 al largo di Capo Bon da bombe di profondità lanciate da un'altra vedetta britannica, la *Campanula*, mentre le perdite di naviglio mercantile dell'Intesa e neutrale assommarono a 142 166 tsl, delle quali 26 020 ad opera dei sommergibili austriaci.(63)

Il 22 e il 23 gennaio, seguendo quanto disposto in occasione della conferenza tenutasi a Parigi alla fine del novembre 1917, si riunì a Londra per la prima volta il Consiglio navale alleato, al quale presero parte numerosi alti ufficiali, fra i quali il primo lord dell'Ammiragliato Geddes, l'ammiraglio Thaon di Revel e i viceammiragli Saint Bon e Sims. Fra i molteplici temi che vennero trattati (primo fra tutti l'organizzazione stessa del Consiglio) vi furono quelli relativi alla protezione del traffico (che vide la generale soddisfazione per l'uso dei convogli), alla riparazione dei mercantili danneggiati, e alla necessità di istituire un collegamento permanente fra questo consesso e il Supremo Consiglio Militare Alleato.(64)

Il 22 gennaio a Pola ci fu una sollevazione degli operai del locale arsenale per motivi di natura politica ed economica e, mentre questa protesta veniva ricomposta, a Cattaro seguì il 1° febbraio, per ragioni analoghe, l'ammutinamento di buona parte degli equipaggi di alcune unità austriache, fra le quali gli incrociatori corazzati *Sankt Georg* e *Kaiser Karl VI* e la nave appoggio *Gäa*. La maggioranza delle unità presenti nella base, unitamente alle batterie terrestri e ai sommergibili tedeschi, non prese parte alla rivolta, cosicché anche questa fu facilmente repressa.(65) L'im-

(63) E. F. Sieche, "Sommergibili in Mediterraneo ...", cit., p. 56.

(64) AUSMM, *R.B.*, b. 1210, f. 2, "Allied Naval Council. The General Naval Situation at present, and Decisions that should be taken to further successful War".

(65) Al termine della protesta di Cattaro ottocento rivoltosi furono sbarcati dalle loro navi e trasferiti altrove, quaranta furono rinviati davanti al tribunale militare e, di questi, quattro vennero giustiziati. Per un dettagliato studio su tale avvenimento vedi R.G. Plaschka, *Cattaro-Prag: Rivolte und Revolution*, Graz-Köln, Böhlau, 1963. In precedenza nell'ottobre 1917, a dimostrazione di un certo malcontento che aveva

peratore Carlo I ritenne comunque necessario cambiare il comandante della flotta, sostituendo Njegovan dapprima temporaneamente con il viceammiraglio Karl Seidensacher e poi con il neopromosso contrammiraglio Nicholas Horthy de Nagybànya.

Le sommosse avvenute a Pola e a Cattaro influirono sui successi colti dai sommergibili asburgici e tedeschi, in quanto i tempi per eseguire i lavori di raddobbo dei battelli rientranti dalle crociere si allungarono notevolmente, cosicché questi rimasero inutilizzati nelle basi. Inoltre gli austriaci, avendo saputo che il primo lord dell'Ammiragliato Geddes con il suo seguito ai primi di febbraio aveva visitato numerose basi dell'Intesa nel Mediterraneo, temettero che ciò costituisse la premessa per un attacco in grande stile per conquistare Cattaro e Durazzo. Per tale motivo Horthy decise di destinare alcuni dei suoi U-Boot alla difesa delle coste orientali dell'Adriatico distogliendoli dalla guerra al traffico; non deve quindi sorprendere se gli affondamenti dei mercantili nel mese di febbraio ebbero una consistente flessione, totalizzando 84 118 tsl, per poi risalire a marzo, allorché furono colate a picco 128 620 tsl di naviglio commerciale.(66)

In questo mese si mise in luce il tedesco *UC 25* del sottoten. vasc. Karl Dönitz (che durante la seconda guerra mondiale sarebbe divenuto comandante dei sommergibili germanici e nel 1945, per pochi giorni, successore di Adolf Hitler) il quale, saputo dal servizio informazioni che ad Augusta avrebbe dovuto trovarsi la nave officina britannica *Cyclops*, il 18 marzo penetrò nella base italiana per attaccarla. In realtà la notizia era falsa, in quanto la nave segnalata non era la *Cyclops*, bensì una vecchia carboniera che assomigliava molto all'unità britannica; comunque Dönitz, avvistato il bastimento ritenuto erroneamente la nave officina avversaria, lo affondò e riuscì poi a guadagnare il largo.

Nel frattempo, fra il 12 e il 14 marzo si era tenuta a Londra la seconda riunione del Consiglio navale alleato, nel corso della quale, considerato quanto era emerso durante un incontro fra alti rappresentanti delle

---

cominciato a serpeggiare tra la bassa forza della Marina asburgica, l'equipaggio di una silurante si era ammutinato e aveva consegnato la propria nave agli italiani, che poi la riutilizzarono con il nuovo nome di *Francesco Rismondo*, vedi M. Gemignani, "La diserzione della torpediniera austriaca *TB 11*", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, IX (1995), 1, p. 27-49.

(66) Nello stesso periodo l'unico U-Boot affondato fu l'*U 23* austriaco del ten. vasc. Clement von Bézard, che venne colpito dalla torpedine a rimorchio della torpediniera italiana *Airone* il 21 febbraio, mentre tentava di attaccare il trasporto truppe *Menfi* in navigazione da Valona per Brindisi.

Marine dell'Intesa avvenuto a Roma l'8 febbraio precedente, fu deciso il rafforzamento dello sbarramento di Otranto, dove era cominciata la posa di reti fisse del tipo franco-italiano a una decina di metri sotto la superficie del mare, e fu disposta l'intensificazione della vigilanza impiegando in maniera sempre più massiccia aeromobili.(67)

Un altro argomento di discussione fu l'impiego nelle acque europee del naviglio americano e, grazie anche alle pressioni di Revel, Sims si dimostrò favorevole a inviare un paio di squadriglie di cacciasommergibili in Mediterraneo, rimarcando però che esse sarebbero state utilizzate esclusivamente per individuare e attaccare gli U-Boot e non per scortare i mercantili. Per incrementare le unità destinate a quest'ultimo compito fu fatta formale richiesta al rappresentante giapponese, ma il contrammiraglio Funakoshi rispose che la sua Marina era già impegnata in altri teatri operativi e non poteva privarsi di ulteriori cacciatorpediniere; il rifiuto nipponico fu in parte compensato dalla notizia che il Brasile, in guerra con la Germania dall'ottobre 1917, avrebbe inviato in Europa una formazione costituita dagli incrociatori leggeri *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, dai caccia *Paraiba*, *Piaui*, *Rio Grande do Norte*, *Santa Catharina* e da alcune navi appoggio. Tale complesso navale fu destinato a operare a Gibilterra ma, a causa di malattie fra gli equipaggi, sostò per alcuni mesi a Freetown in Sierra Leone e giunse nella base britannica pochi giorni prima della fine del conflitto.

In seno al Consiglio Navale fu poi istituita una commissione composta dagli ammiragli Revel, Saint Bon, Funakoshi, Sims e Wemyss per analizzare la proposta avanzata dagli statunitensi di compiere una o più operazioni anfibie per conquistare isole e penisole lungo la costa dalmata e interrompere così i collegamenti marittimi fra le basi austriache poste nella parte settentrionale dell'Adriatico e quelle situate nella parte meridionale, rispolverando un vecchio piano già studiato dai vertici della Regia Marina e dimostrando che i timori di Horthy seguiti al viaggio di Geddes in Mediterraneo erano fondati. Per realizzare una simile operazione sarebbe servito il parere favorevole del Supremo Consiglio Militare Alleato, per cui la mattina del 14 Thaon di Revel, de Saint Bon, Sims e Wemyss si incontrarono con i generali Tasker Bliss, Gaetano Ettore Giardino, Henry Seymour Rawlinson e Maxime de Nimal Weygand, rappresentanti presso

(67) In questa attività si segnalò il reparto di volo basato sulla nave trasporto idrovolanti italiana *Europa*, per molto tempo basata a Valona, vedi C. De Risio, *L'Aviazione di Marina*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1995, p. 60.

tale consesso rispettivamente gli Stati Uniti, l'Italia, la Gran Bretagna e la Francia. Il colloquio durò circa un'ora, e al termine risultò che il piano non era al momento realizzabile per il consistente numero di truppe che avrebbe richiesto, ma che in futuro sarebbe stato comunque tenuto in considerazione.(68)

Di queste operazioni si riparlò nel corso della terza riunione del Consiglio navale alleato, svoltasi a Parigi il 26 e il 27 aprile, ma anche in quest'occasione non si giunse a niente di concreto, come pure fu rinviato il riordinamento dei convogli e delle scorte in Mediterraneo. Fu poi presa in esame la ridistribuzione delle forze navali, nel timore che i tedeschi si fossero impossessati della flotta russa del Mar Nero e che con questa tentassero un'incursione nel Mediterraneo. Anche tale eventualità fu però lasciata in sospeso, specie per l'insistenza della Regia Marina, la quale temeva che la concentrazione di grosse navi in Egeo avrebbe ridotto eccessivamente la possibilità di un rapido intervento in Adriatico per contrastare un'azione in forze della flotta austriaca.(69)

Nello stesso mese di aprile si verificò una diminuzione delle perdite di mercantili in Mediterraneo di oltre un terzo rispetto a quelle di marzo, soprattutto a causa dell'aumento dei tempi necessari per riparare i

---

(68) Pochi giorni dopo, il 21 marzo, i tedeschi sferrarono una poderosa offensiva in Francia nella zona della Somme che li portò ad avanzare così in profondità come non accadeva dall'estate del 1914. Solo con grossi sacrifici le forze dell'Intesa riuscirono ad arrestare l'avversario, e ciò fece comprendere specialmente al viceammiraglio Sims che si sarebbe potuto trattare di nuovo degli sbarchi in Adriatico solo quando vi sarebbe stata la certezza che le truppe germaniche non sarebbero state più in grado di intraprendere simili operazioni sul fronte occidentale. I tedeschi avrebbero comunque iniziato nuove offensive il 9 aprile nelle Fiandre, il 27 maggio sulla Marna, il 9 giugno a Compiègne e il 15 luglio ancora sulla Marna, vedi B. H. Liddell Hart, *La prima guerra mondiale 1914-1918*, trad. it. a cura di V. Ghinelli, Milano, Rizzoli, 2001, p. 496-544; R. B. Asprey, *L'Alto Comando tedesco*, trad. it. a cura di A. Papadia, Milano, Rizzoli, 1992, p. 375-394, 404-437.

(69) AUSMM, *R.B.*, b. 1, f. 1, lettera dell'ammiraglio Paolo Thaon di Revel al viceammiraglio Alberto Del Bono, redatta a Roma il 4 maggio 1918, con n. di prot. 256 RRP e avente oggetto "Terza riunione del Consiglio Navale Alleato". Prima di chiudere i lavori, il Consiglio espresse formalmente alla Royal Navy la sua ammirazione per l'ardita operazione compiuta la notte fra il 22 e il 23 aprile per bloccare i porti di Zeebrugge e Ostenda, usati dai tedeschi come basi per U-Boot e naviglio leggero. Entrambi gli attacchi in realtà, nonostante le ripetute prove di coraggio fornite dai britannici, si risolsero in un insuccesso con gravi perdite, vedi A. Santoni, *Il primo Ultra Secret*, cit., p. 290 sg.

sommergibili a Pola e a Cattaro; Püllen da parte sua, per migliorare i collegamenti fra i comandi germanici con sede in queste due basi, chiese e ottenne che fossero inviate in Adriatico per ferrovia le torpediniere *A 51* e *A 82*, mentre l'*UB 70* del primo ten. vasc. Johannes Remy e l'*UB 71* del parigrado Kurt Schapler, due battelli tedeschi destinati ad agire in questo teatro operativo, furono colati a picco durante il viaggio di trasferimento dal Mare del Nord.(70)

In maggio a queste perdite si aggiunsero gli affondamenti di altri quattro U-Boot, che resero questo mese il peggiore in assoluto per le forze subacquee tedesche in Mediterraneo. Il primo sommergibile a essere distrutto fu l'*UC 35* del ten. vasc. Heinrich Korsch, salpato da Cattaro il 28 aprile il quale, dopo aver deposto mine nel Canale di Piombino e davanti a Livorno, affondò tre velieri al largo di Genova e minò le acque dinanzi Cannes; il 9 maggio poco distante da Saint Tropez silurò il piroscafo italiano *Deipara* (2282 tsl) e tre giorni dopo stesso destino ebbero il mercantile francese *Pax* e l'italiano *Togo* (1484 tsl). Attaccato da unità di pattuglia con un intenso lancio di bombe di profondità, l'*UC 35* riuscì ad allontanarsi incolume e si spostò lungo le coste occidentali della Sardegna, dove affondò il piroscafo spagnolo *Villa de Soler* impegnato nel trasporto di carbone per conto dell'Italia. Il 16 il ten. vasc. Korsch, seguendo una prassi comune a molti degli U-Boot che operavano nel Mediterraneo quando dovevano navigare in superficie, fece alzare sul sommergibile una vela, in modo da essere scambiato per un innocuo veliero. In questo modo l'*UC 35* riuscì, senza destare sospetti, ad avvicinarsi a tre piccole navi francesi, delle quali una rimorchiava le altre due; dopo aver aperto il fuoco contro queste ultime – i velieri *Gloire* e *Roi René* – il battello fu a sua volta cannoneggiato dall'altra unità, la vedetta *Ailly*, che lo colpì più volte allo scafo e alla torretta provocandone l'affondamento con perdita di gran parte dell'equipaggio.(71)

---

(70) In questo stesso periodo l'imperatore Carlo I chiese al contrammiraglio Horthy di valutare la possibilità di inviare a Istanbul un sommergibile austriaco per farlo operare a fianco dei battelli germanici là basati. Il comandante della flotta asburgica riuscì a far accantonare al suo sovrano tale proposta facendo presente che avrebbe potuto inviare in Turchia l'*U 28* dell'esperto ten. vasc. Zdenko Hudecèk, ma che i rischi della traversata in acque controllate dagli avversari erano molto alti e che inoltre sarebbe stato necessario ottenere il consenso del governo ottomano al trasferimento e avvalersi di un pilota tedesco per la navigazione nei Dardanelli.

(71) AUSMM, *R.B.*, b. 1734, f. 4, "Dal rapporto di missione a Marsiglia e a Tolone del comandante Gabetti datato da Villafranca 22 maggio 1918".

Maggior fortuna ebbe l'*UC 48* al comando del ten. vasc. Helmut Lorenz, che il 5 maggio, dopo aver attaccato un convoglio in rotta da Gibilterra a Biserta colpendo tre mercantili, era stato a sua volta gravemente danneggiato dalle bombe sganciate da alcuni idrovolanti francesi. Impossibilitato a immergersi, il 18 maggio il sommergibile fu costretto a rifugiarsi nel porto spagnolo di Cartagena, dove però fu internato. Completate le riparazioni dopo circa un mese, Lorenz tentò di guadagnare il largo, ma fu bloccato dalle autorità spagnole le quali, per evitare in seguito simili tentativi, tolsero all'*UC 48* le eliche e lo trattennero a Cartagena fino al termine del conflitto.

Il 20 maggio fu la volta dell'*U 32* del primo ten. vasc. Kurt Albrecht, colpito ripetutamente dalle cannonate dell'incrociatore ausiliario italiano *Porto di Suez* nel Mediterraneo occidentale, ad affondare senza superstiti dopo aver silurato il piroscafo statunitense *New Sweden.*(72)

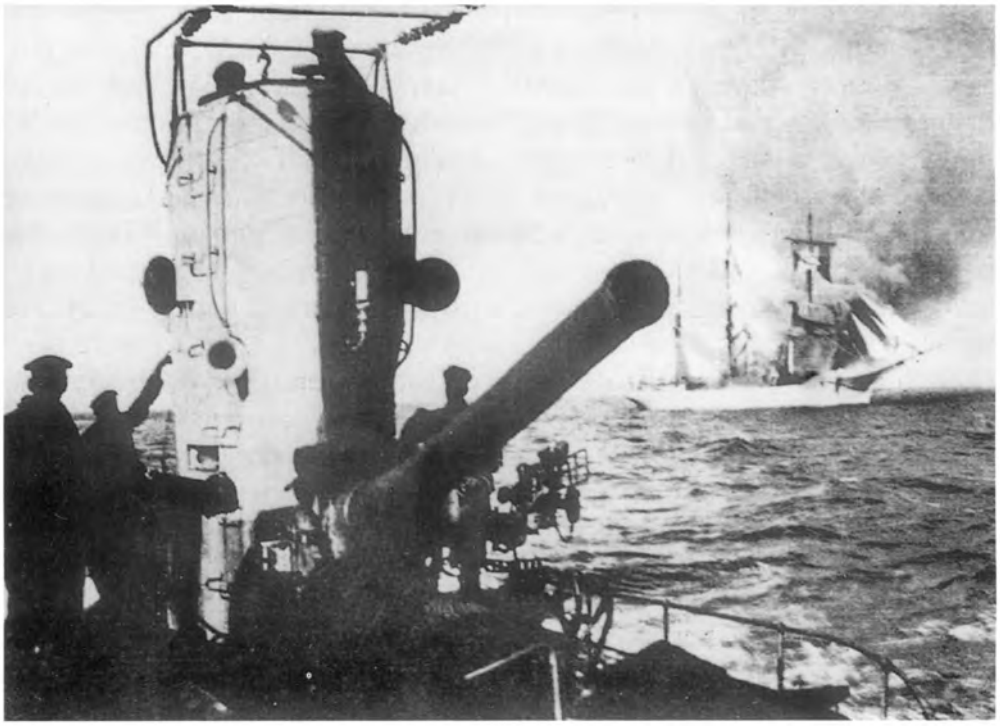
L'ultimo battello perso dai tedeschi in questo mese fu l'*UB 52* del ten. vasc. Otto Launburg, che il 23 a sud di Cattaro venne silurato e colato a picco dal sommergibile britannico *H 4* mentre stava rientrando da una crociera svolta prevalentemente nello Ionio dove, in un mese, aveva distrutto circa 26000 tsl di naviglio commerciale avversario.

Nonostante queste perdite, in maggio gli U-Boot tedeschi e austriaci nel Mediterraneo affondarono 122713 tsl di mercantili, e questo perché Püllen aumentò il numero di battelli operativi riuscendo a far partecipare ai lavori di riparazione dei sommergibili anche alcuni cantieri di Trieste e di Fiume.

Il 1° giugno ci fu una ristrutturazione dell'Ispettorato per la Difesa del Traffico Marittimo Nazionale, il cui nuovo responsabile fu il contrammiraglio Pio Lobetti Bodoni, che aprì uffici anche nei Paesi alleati, come a Biserta, Gibilterra, Malta, New York, Port Said e ottenne l'assegnazione di ufficiali di collegamento delle Marine britannica, francese e statunitense. Ciò portò a un'ulteriore miglioramento del servizio di scorta ai mercantili e alla riduzione dei tempi di percorrenza fra i principali porti del Mediterraneo, con la conseguente contrazione dei periodi nei quali il naviglio commerciale era soggetto agli attacchi degli U-Boot.

---

(72) La perdita dell'*U 32* è stata fino a non molto tempo fa erroneamente attribuita alla vedetta britannica *Wallflower*, che l'8 maggio attaccò il sommergibile mentre questo stava tentando di avvicinarsi a un convoglio 40 miglia a nord-ovest di Malta, vedi E. Bagnasco-E. Cernuschi, "Antisom", *Storia Militare,* IX (2001), 93, p. 9, 12.



19 maggio 1918. Il veliero italiano *Giovanni Albanesi* in fiamme dopo essere stato attaccato dall'*UB 49*.

Questi ultimi trovavano inoltre sempre maggiori difficoltà a superare lo sbarramento di Otranto, e tale situazione, unita alla necessità degli austriaci di conseguire una prestigiosa vittoria navale per sollevare il morale dei propri marinai dopo gli avvenimenti del febbraio precedente, portò il contrammiraglio Horthy a pianificare una grossa operazione che ricalcò in parte quella eseguita nel maggio 1917. Essa previde il contemporaneo attacco alle navi dell'Intesa che pattugliavano il Canale d'Otranto, e il cannoneggiamento delle infrastrutture militari presenti in questa città, che sarebbe stata bombardata da aerei, i quali avrebbero effettuato incursioni anche contro Brindisi e Valona. Inoltre lungo le coste pugliesi sarebbero state deposte mine, alcuni U-Boot si sarebbero posti in agguato nell'Adriatico meridionale, e infine vi sarebbe stato lo schieramento delle quattro corazzate della classe "Viribus Unitis" con una forte scorta per intercettare le unità avversarie intervenute per soccorrere le navi che vigilavano lo sbarramento di Otranto.

Gli austriaci iniziarono a concentrare le loro forze nel basso Adriatico,

ma nelle prime ore del 10 giugno vicino all'isola di Premuda, durante il trasferimento della *Szent Istvan* e della *Tegetthoff* e nonostante la presenza di un caccia e di sei torpediniere di scorta, esse furono attaccate risolutamente dal *MAS 15* e dal *MAS 21* comandati dal capitano di corvetta Luigi Rizzo. Il *MAS 15* colpì e affondò con due siluri la *Szent Istvan*, mentre il *MAS 21* centrò la *Tegetthoff* con un siluro che però non esplose, sebbene sul momento gli italiani crederono che pure quest'ultima unità avesse seguito il destino della sua sfortunata gemella.(73)

La perdita della *Szent Istvan* costrinse gli austriaci ad annullare l'operazione lasciando immolestato lo sbarramento di Otranto, mentre le buone condizioni meteorologiche permisero agli italiani, ai britannici e ai francesi di intensificare i bombardamenti aerei contro Cattaro e Pola.(74) Queste frequenti incursioni, oltre ai danni materiali, obbligarono gli operai a interrompere i lavori nei cantieri, allungando i tempi per la riparazione dei sommergibili, tanto che a giugno ben pochi furono gli U-Boot in mare, e conseguentemente gli affondamenti di mercantili nel Mediterraneo scesero a 58 248 tsl.

Questa diminuzione di successi fu dovuta anche all'impiego, sempre più diffuso da parte delle unità dell'Intesa, di nebbiogeni, e al miglioramento delle caratteristiche e all'incremento della disponibilità delle cariche di profondità di cui le navi di scorta alleate erano dotate. Questo potenziamento delle difese costrinse un numero sempre più consistente di U-Boot ad attaccare i mercantili solo in immersione, stando a maggior distanza dal bersaglio, e spesso a sospendere l'azione per evitare il massiccio lancio di bombe di profondità appena le navi di scorta avessero ritenuto di aver individuato la posizione del sommergibile.

Vittima di tale rinnovato vigore delle scorte fu in questo mese il veterano *U 64* tedesco del ten. vasc. Robert Moraht, che si era segnalato nel marzo 1917 per aver colato a picco, come già ricordato, la corazzata

---

(73) AUSMM, *R.B.*, b. 1211, f. 1, copia del rapporto del capitano di corvetta Luigi Rizzo al Comando militare marittimo di Ancona, redatto ad Ancona il 10 giugno 1918 e avente oggetto "Rapporto di missione eseguita la notte del 9-10 giugno 1918"; ivi, "Racconto del ten. vasc. Titz destinato alle armi subacquee circa l'affondamento del Szent Istvan".

(74) Per il dettagliato resoconto di una pesante incursione contro quest'ultima piazzaforte effettuata di giorno con il concorso di bombardieri, caccia e idrovolanti italiani e che causò danni anche alla corazzata *Babenberg*, al caccia *Huszar*, alla torpediniera *Tb 38* e allo yacht *Lacroma* vedi P. Variale, "Pola: 17 luglio 1918", *Storia Militare*, VIII (2000), 78, p. 19-24.

francese *Danton*. Il 17 giugno il sommergibile si imbatté in un convoglio partito da Marsiglia con destinazione Malta e, giunto a distanza di lancio, silurò un piroscafo stando in immersione. La vedetta britannica *Lychnis* avvistò il periscopio del battello e, portatasi sulla sua verticale, mollò un grappolo di bombe di profondità che obbligarono Moraht a venire a galla. La *Lychnis* puntò contro il sommergibile per speronarlo ma questo, contromanovrando, fu investito solo di striscio e cercò di scomparire sotto la superficie. Le avarie riportate nell'urto contro la vedetta costrinsero l'*U 64* a emergere di nuovo e ad affrontare il combattimento di superficie, ma la *Lychnis*, insieme al peschereccio armato britannico *Partridge II*, centrò ripetutamente con l'artiglieria l'avversario affondandolo con la quasi totalità dell'equipaggio.(75)

L'11 giugno si tenne a Londra il quarto incontro del Consiglio navale alleato presieduto dal primo lord dell'Ammiragliato Geddes, al quale presero parte, fra gli altri, il contrammiraglio Arturo Triangi, sottocapo di stato maggiore della Regia Marina, il viceammiraglio francese De Bon, il parigrado statunitense Sims e il contrammiraglio giapponese Iida. L'atmosfera nella quale si svolse la riunione fu molto più tranquilla rispetto alle precedenti, forse anche per una frase pronunciata dal primo ministro britannico David Lloyd George, il quale sostenne che la guerra era ormai vinta perché l'Intesa riusciva ad affondare più U-Boot di quanti i tedeschi ne costruissero, e perché la produzione di mercantili alleati era superiore al rateo delle perdite inflitte dall'avversario. Infatti, per la prima volta durante questo incontro si discusse dello sminamento dei vari mari da effettuarsi dopo la fine del conflitto.(76) Comunque si continuò a trattare anche di argomenti contingenti, specialmente dell'acquisizione da parte dei tedeschi di alcune unità della flotta russa basate nel Mar Nero e della pos-

(75) Fra i pochi superstiti vi fu il comandante del sommergibile che, tratto in salvo dai britannici, trascorse il resto del conflitto in prigionia. Per le sue memorie di guerra vedi R. Moraht, *Werwolf der Meere: U.64 jagt den Feind*, Berlin, Vorhut Verlag Otto Schlegel, 1933.

(76) Per ciò che si riferiva alle acque intorno alla nostra penisola, fu proposto che l'Adriatico sarebbe stato dragato dalla Marina austriaca e da quella italiana; quest'ultima avrebbe sminato per proprio conto lo Ionio e il Mediterraneo centrale a settentrione della congiungente Capo Passero-Fáno-Porto Palermo, e il Tirreno a levante della linea tra il confine con la Francia e Capo Corso e fra Capo Spartivento sardo e le Isole Egadi; la costa meridionale della Sicilia sarebbe stata dragata dalla Marina britannica, mentre quella francese si sarebbe occupata del litorale di ponente della Sardegna e della Corsica.

sibilità che essi effettuassero una scorreria nel Mediterraneo. Il contrammiraglio Triangi sostenne che tale eventualità era assai remota, ma gli altri membri partecipanti alla riunione si dimostrarono invece convinti della necessità di incrementare il naviglio da guerra nell'Egeo, e così decisero lo spostamento in quest'ultimo mare di numerose unità, compresi una decina di caccia francesi che facevano servizio in Adriatico.

Il Consiglio prese poi in esame la distribuzione delle navi mercantili per i bisogni degli Stati partecipanti al consesso, ai quali fu reso noto l'andamento dei lavori per la sistemazione dello sbarramento fisso d'Otranto, del quale vennero fornite al viceammiraglio Sims le caratteristiche tecniche in quanto si desiderava che anche gli Stati Uniti concorressero alla costruzione delle reti. Infine fu nuovamente valutata la proposta di effettuare sbarchi nella zona di Cattaro ma, permanendo la carenza di uomini e di materiali da destinare a queste operazioni, si comprese che almeno per i prossimi mesi esse sarebbero state irrealizzabili.(77)

Sempre al fine di coordinare meglio la lotta contro i sommergibili avversari, dal 26 al 28 giugno si svolse a Corfù una riunione per esaminare la standardizzazione dei segnali di riconoscimento fra unità di superficie e subacquee, delle carte per segnali di posizione e dei codici di procedura alleata. Questa difficile opera proseguì in una conferenza tenuta il successivo 24 luglio a Parigi presso il ministero della Marina, alla quale presero parte ufficiali addetti alle radiocomunicazioni dell'Intesa; durante l'incontro furono proposti nominativi unici, norme speciali per l'intercettazione dei messaggi nemici, modalità di segnalazione delle mine avversarie, e infine l'unificazione dei gruppi orari nelle comunicazioni delle varie Marine.

A luglio gli U-Boot operanti nel Mediterraneo affondarono 76 864 tsl di naviglio mercantile, ma gli austriaci persero due sommergibili, l'*U 20* del ten. vasc. Ludwig Müller, silurato il 4 dal sommergibile italiano *F 12* nell'Adriatico settentrionale, e l'*U 10* comandato dal ten. vasc. Ivan

(77) Riguardo quest'ultimo punto, il Consiglio navale alleato avallò ciò che era già emerso durante i lavori svolti a Roma dal 15 al 21 maggio da una sottocommissione incaricata di studiare in modo approfondito la fattibilità di tali operazioni anfibie, vedi AUSMM, *R.B.*, b. 1210, f. 2, Allied Naval Council. Report on the sub-committee on plans which met in Rome on May 15th to May 21st, 1918. Al termine della riunione Londra, essendo giunta notizia dell'impresa di Premuda quando ancora si credeva che le corazzate austriache colpite dai M.A.S. di Rizzo fossero due, il Consiglio manifestò al rappresentante italiano il proprio compiacimento e inviò a Roma un telegramma di identico tenore destinato all'ammiraglio Del Bono, ministro della Marina.

Ulmansky von Vracsevgaj, che il 9 fu portato a incagliare nell'estuario del Tagliamento dopo essere stato danneggiato dall'esplosione di una mina e, sebbene in seguito fosse stato recuperato, non poté rientrare in servizio prima che terminasse la guerra.(78)

In agosto si verificò una leggera diminuzione dei successi conseguiti dai sommergibili austriaci e germanici, e tale progressivo calo di perdite di piroscafi e velieri dell'Intesa e neutrali proseguì anche nei mesi successivi. I tedeschi cercarono di invertire questa tendenza inviando in Mediterraneo altri due battelli (fra i quali l'*UB 128* del ten. vasc. Wilhelm Canaris, futuro responsabile dell'Abwehr) e programmando il trasferimento di altre nove unità subacquee (delle quali nessuna sarebbe stata pronta a lasciare la Germania prima della fine delle ostilità). Inoltre fu sostituito il commodoro Püllen con il cap. vasc. Kurt Grasshoff, un sostenitore dell'impiego di più sommergibili contro un medesimo convoglio, tattica impiegata per la prima volta nel Mediterraneo in maniera sporadica dal ten. vasc. Hans Joachim von Mellenthin, comandante dell'*UB 49*, all'inizio del 1918. Tuttavia il tentativo fatto da Grasshoff di attuare tale sistema di attacco ai primi di settembre impiegando l'*UB 49* e l'*UB 105* nell'area fra le Baleari e la costa nordafricana non si rivelò praticamente attuabile per le avverse condizioni meteorologiche, per la difficoltà di coordinare con la radiotelegrafia i movimenti degli U-Boot e per la capacità acquisita dalle Marine dell'Intesa di modificare rapidamente le rotte dei convogli appena in una determinata area fosse segnalata la presenza dei sommergibili avversari.(79)

Anche il progressivo rafforzamento dello sbarramento d'Otranto con mine e reti fisse comportò maggiori pericoli per i battelli subacquei tedeschi e asburgici che cercavano di entrare in Mediterraneo oppure di raggiungere le loro basi in Adriatico, come ebbe a provare il 3 agosto l'*UB 53* germanico del primo ten. vasc. Robert Sprenger. Il sommergibile infatti, mentre stava effettuando l'attraversamento del Canale d'Otranto in immersione, incappò in una mina dello sbarramento fisso e, prima di affondare, fu abbastanza fortunato da riuscire a guadagnare la superficie, dove l'equipaggio fu catturato dal caccia *Martin* e dal drifter *Whitby Abbey* bri-

(78) Ivi, b. 1734, f. 4, "Dati e notizie sui sommergibili austro-ungarici perduti durante la guerra".

(79) B. Herzog, *60 Jahre Deutsche Uboote, 1906-1966*, München, J. F. Lehmanns Verlag, 1968, p. 169-171, 173. L'*UB 49* in questo periodo fu sotto il comando del sottoten. vasc. Adolf Ehrensberger.

Incontro in mare fra due sommergibili tedeschi operanti nel Mediterraneo.

tannici. Questo successo facilitò il compito del contrammiraglio Eduardo Salazar, che guidava la delegazione italiana che prese parte a una conferenza tenutasi a Malta tre giorni dopo la distruzione dell'*UB 53* relativa ai futuri progetti di minamento del Mediterraneo. Salazar ebbe disposizione da Revel di far comprendere alle delegazioni delle altre Marine dell'Intesa l'importanza di continuare la messa in opera di nuovi campi minati e di sbarramenti fissi nel Canale d'Otranto e, avvalendosi dell'appoggio del viceammiraglio Sims, riuscì a ottenere che questi lavori avessero la priorità subito dopo che fosse stato completato lo sbarramento all'ingresso dei Dardanelli.(80)

Di campi minati si tornò a trattare in occasione della quinta riunione del Consiglio navale alleato svoltasi a Parigi il 13 e il 14 settembre, alla quale, fra gli altri, presero parte Revel, Sims, Saint Bon e Wemyss. Sims espose un progetto relativo a uno sbarramento di mine fra il promontorio

(80) Le proposte avanzate dai britannici e dai francesi e approvate nel corso della riunione, che durò fino al 9 agosto, riguardarono la creazione di campi minati in diverse aree dell'Egeo, mentre fu bocciato il progetto proposto dai vertici della Marina statunitense (ma non ritenuto necessario da Sims) di sistemare uno sbarramento di mine fra la Sicilia e Capo Bon.

del Gargano e l'isola di Curzola, dove vi erano fondali relativamente bassi, che secondo lui sarebbe stato ancora più efficace dello sbarramento fisso di Otranto, in quanto quest'ultimo nella parte centrale presentava tratti dove non era possibile ancorare mine a causa della profondità, per cui i sommergibili avversari avrebbero potuto oltrepassarlo navigando semplicemente sotto le reti. L'idea avanzata da Sims non fu accettata, e prevalse invece quella caldeggiata da Revel di completare l'ostruzione retale fissa fra Otranto e Fáno (la cui posa terminò il 30 settembre) e di rinforzarla con più linee di mine, i cui ultimi modelli potevano essere sistemati in fondali di 500 m, confermando quindi quanto già era stato deciso nella conferenza di Malta.(81)

Lo stesso settembre l'Ispettorato per la Difesa del traffico marittimo nazionale, sempre al fine di proteggere i mercantili dagli attacchi degli U-Boot, dopo mesi di contatto specialmente con le autorità britanniche preposte all'analisi della mimetizzazione dei piroscafi, fu in grado di stampare una pubblicazione dal titolo *Del camuffamento delle navi mercantili*, di cui si ritiene utile riportare alcuni stralci, essendo il risultato di approfonditi studi.(82)

All'inizio l'opuscolo riportava che

> lo scopo a cui mirarono a tutta prima gli sforzi di tutte le Marine alleate, fu quello di ottenere la invisibilità delle navi, in determinate condizioni, o, per lo meno, quello di ridurne la visibilità, ed evidentemente, se questo problema avesse potuto avere una soluzione, il sistema del camuffamento non avrebbe avuto ragione di essere.
> Si sono fatti studi e prove numerose, cercando di trarre vantaggio dalle teorie mimetiche e dalle diverse leggi ottiche (teoria di Thager, ecc.) ma tutte queste ricerche non hanno sortito un risultato pratico.
> È risultata, al contrario, inesatta l'asserzione che un oggetto in mare, dipinto in un modo piuttosto che in un altro, possa essere sempre più

(81) Questa riunione del Consiglio navale alleato fu la penultima nella quale vennero trattate problematiche relative al Mediterraneo; l'ultima si tenne a Parigi il 30 ottobre successivo ed ebbe come scopo principale la discussione dei termini, in ambito navale, dell'armistizio nel frattempo richiesto dall'Austria-Ungheria. Su tale argomento vedi F. Ceccarelli, "Aspetti politico-diplomatici sulla cessione delle unità austro-ungariche alle Potenze dell'Intesa ed associate", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, IV (1990), 1, p. 109-125 e A. Rastelli, "Le navi degli sconfitti", *Storia Militare*, III (1995), 19, p. 13-23.

(82) AUSMM, *R.B.*, b. 1225, f. 3.

> o meno visibile. In questa questione nulla vi è di assoluto, e un oggetto in mare, qualunque esso sia, se reso meno visibile sotto certe condizioni di luce, sarà, per lo stesso motivo, reso maggiormente visibile col variare delle condizioni di luminosità. E le condizioni di luminosità in mare variano all'infinito e, contrariamente a quanto avviene in terra ferma, l'oggetto di cui si vuole diminuire la visibilità non si trova mai nelle stesse condizioni di luce in cui giacciono i piani di sfondo lontani sui quali si profila.
> Del resto, qualunque fosse il risultato ottenuto circa la visibilità, una nave potrà sempre essere scoperta dal nemico a causa del fumo o dell'alberatura, e si deve inoltre tener presente che a un sommergibile nemico non interessa tanto di scoprire una nave, quanto di potere con facilità osservarla, per trarne gli elementi necessari a eseguire con successo il lancio.
> Si è giunti perciò alla conclusione che la invisibilità od anche la diminuzione della visibilità delle navi in mare non sono praticamente realizzabili, e si è dovuto quindi rinunciare all'idea di ricorrere a speciali colorazioni per ottenere tale risultato.

La pubblicazione proseguiva affermando che pertanto

> il solo scopo che si domanda alla speciale colorazione delle navi, quindi, rimane quello di rendere più difficile ai sottomarini nemici di stabilire gli elementi necessari per calcolare la manovra d'attacco. Ciò appunto si ottiene coll'adottare un sistema di pitturazione che abbia per effetto d'ingannare il sommergibile sulle vere dimensioni, sulla velocità e sulla rotta seguita dalla nave.
> Questo effetto non può essere realizzato che a mezzo di estremi contrasti di forme e di colori che rendano il tutto asimmetrico e che alterino l'aspetto della sagoma tipica. Si tratta, in altre parole, di attirare maggiormente l'attenzione sopra certi punti per poterne mascherare altri che si ritiene utili rimangano nascosti, creare, cioè, dei falsi punti.

Veniva poi spiegato lo scopo del camuffamento, ovvero che se esso "può, in qualche occasione, solamente imbarazzare il nemico, fargli ritardare o mancare un attacco, o, senza trarlo completamente in inganno, sconcertarlo, obbligandolo ad una più lunga osservazione al periscopio in modo che possano aumentare per noi le probabilità di scoprirlo, e quindi di combatterlo o di evitarlo, questo soltanto basterà a giustificare l'impiego del metodo", e che ad avvalorare la validità del camuffamento "si sa in

modo certo che i tedeschi si preoccupano di ciò e ammaestrano i propri ufficiali destinati ai sommergibili, sui sistemi adottati dagli alleati circa il camuffamento delle navi mercantili, perché imparino a conoscere il modo di neutralizzarne gli effetti".

L'opuscolo precisava che

> per indurre in errore il nemico circa la direzione della rotta seguita, sarà importante dare una disposizione tale agli elementi del camuffamento che tendano ad ingannarlo circa il senso nel quale corrono le linee orizzontali della nave, e sarà utile di abolire tutte le rette verticali, tutte le linee parallele fra di loro e in generale tutte le linee regolari e previste.
> Per creare l'illusione ottica di linee spezzate e di forme diverse da quelle vere, si farà uso di toni chiari e scuri, tenendo presente la necessità di evitare gli eccessi di tinte bianche che rendono la nave troppo visibile durante la notte, quando l'atmosfera è poco luminosa.

Oltre alla particolare verniciatura della nave, bisognava anche modificare alcune sue parti; infatti

> troppo sovente gli alberi permettono delle precise indicazioni sulla rotta seguita. Da ciò ne deriva il grande interesse di abolirli o almeno di conservarne uno solo che sia il più vicino possibile al fumaiolo, e disposto sopra un asse longitudinale diverso da quello del fumaiolo stesso. Se non è possibile sopprimere gli alberi, sarà opportuno disporli sopra degli assi longitudinali diversi uno dall'altro e di ricalare l'albero di trinchetto.
> I pennoni dovrebbero essere soppressi. Altrimenti sarà opportuno bracciarli lungo un piano parallelo a quello dell'asse della nave, e dar loro una leggera inclinazione rispetto al piano orizzontale.

Se la nave da camuffare aveva

> più di un fumaiolo, sarà opportuno di prolungare, a mezzo di applicazioni posticce, i fumaioli posteriori, in modo tale che la loro linea che prima era orizzontale, sembri avere un'inclinazione che dalla prora salga verso poppa.
> I fumaioli inclinati possono venire raddrizzati facilmente od anche inclinati in direzione opposta per mezzo di lamierino sottile adattato convenientemente sul piano longitudinale, all'involucro esterno degli stessi.

I proprietari dei cantieri navali, gli armatori e i capitani che avrebbero curato il camuffamento delle navi mercantili dovevano rivolgersi all'Ispettorato per la difesa del traffico marittimo nazionale, ai Comandi in capo dei dipartimenti militari marittimi di Spezia, Napoli e Taranto, al Comando servizi della Regia Marina in Sicilia con sede a Messina, e al Comando difesa traffico di Genova per visionare la serie completa di 27 disegni di camuffamento relativi ai diversi tipi di piroscafi e il campionario regolamentare dei colori da impiegarsi. Sarebbe poi spettata a questi enti della Marina la sorveglianza circa la diligente applicazione delle istruzioni riportate nella pubblicazione che, secondo statistiche britanniche compilate alcuni mesi prima, avrebbero ridotto del 25% le perdite dei mercantili.(83)

In settembre si verificò quasi un dimezzamento dei successi colti dagli U-Boot nel Mediterraneo rispetto a quelli conseguiti nel mese precedente, in quanto furono affondati mercantili per 43 191 tsl, cifra che diminuì ulteriormente a ottobre allorché le perdite di naviglio commerciale dell'Intesa e neutrale assommarono a 35 322 tsl. I sommergibili delle Potenze centrali ebbero comunque modo di segnalarsi per il danneggiamento dell'incrociatore leggero britannico *Weymouth*, che il 2 ottobre durante il bombardamento di Durazzo ebbe la prora asportata da un siluro lanciatogli dall'austriaco *U 31* del ten. vasc. Hermann Rigele, e per aver procurato gravi avarie alla corazzata francese *Voltaire*, silurata dal tedesco *UB 48* del sottoten. vasc. Wolfgang Steinbauer la notte fra il 10 e l'11 vicino a Cerigotto.(84)

A fronte di questi successi, le perdite di U-Boot ammontarono a due unità: l'*UB 68*, affondato il 4 ottobre a sud-est di Malta dal tiro della vedetta *Snapdragon*, del peschereccio armato *Cradosin* e del piroscafo *Queensland* mentre tentava di attaccare il convoglio al quale appartenevano queste navi britanniche, e l'*U 34*, probabilmente distrutto il 20 ottobre dal lancio di bombe di profondità effettuato dal caccia britannico *Lizard* e dal peschereccio armato della medesima nazionalità *John Boiler* durante il tentativo di superare lo sbarramento di Otranto.(85)

---

(83) Ivi, copia della lettera del ten. vasc. Romanelli al Ministero della Marina-Ispettorato per la difesa del traffico marittimo nazionale, redatta a Gibilterra il 25 gennaio 1918, con n. di prot. 440.

(84) SHM, *SSD*, b. 25, f. Bombardement de Durazzo 2 Oct. 1918, copia del rapporto del commodoro William Kelly al viceammiraglio Lorenzo Cusani Visconti, redatto a bordo dell'incrociatore leggero *Lowestoft* il 3 ottobre 1918, con n. di prot. 72.

(85) R. M. Grant, *U-Boats Destroyed. The Effect of Anti-Submarine Warfare 1914-1918*, London, Putnam, 1964, p. 133. Secondo un'altra versione l'*U 34* del primo ten.

Intanto l'intensificazione degli attacchi aerei contro Cattaro spinse il cap. vasc. Grasshoff a studiare un piano di evacuazione dei sommergibili in porti più settentrionali e specialmente a Pola, dove si giudicò possibile costruire, entro la primavera del 1919, bunker a prova di bomba per ospitarvi gli U-Boot. Grasshoff, ammalatosi di tifo, il 15 ottobre dovette affidare nuovamente il comando dei sommergibili tedeschi operanti nel Mediterraneo a Püllen, il quale iniziò a sospettare che il governo austriaco, quello ottomano e quello bulgaro stessero trattando la resa.

La sua supposizione fu rafforzata dall'ordine impartito il 17 ottobre da Horthy ai sommergibili asburgici di sospendere la guerra al traffico e di operare esclusivamente in Adriatico; Püllen, rendendosi conto che con l'uscita dell'Austria-Ungheria e della Turchia dal conflitto i battelli tedeschi non avrebbero potuto più avvalersi delle basi di questi due Stati, il 24 seguente dispose che i suoi sommergibili in grado di navigare salpassero per rientrare in Germania, e lo stesso ordine fu diramato agli U-Boot che già erano in mare, mentre i battelli impossibilitati a partire vennero autoaffondati o resi inutilizzabili nei porti dove si trovavano.(86)

Il comandante dei sommergibili tedeschi nel Mediterraneo ebbe piena conferma dei timori riguardanti la defezione degli alleati della Germania pochi giorni dopo, allorché il 29 ottobre i rappresentanti della Bulgaria firmarono l'armistizio con l'Intesa, imitati dagli ottomani il 30 e dagli austriaci il 3 novembre.(87)

Grazie alle tempestive disposizioni di Püllen tutti i sommergibili tede-

---

vasc. Johannes Klasing sarebbe stato affondato la notte fra l'8 e il 9 novembre nello Stretto di Gibilterra dalla nave civetta britannica *Privet*; l'unica cosa certa fu che l'*U 34* scomparve con l'intero equipaggio, mentre la quasi totalità del personale dell'*UB 68* fu tratta in salvo dai britannici, compreso il suo comandante, Karl Dönitz, che già si era segnalato al comando dell'*UC 25*.

(86) I tedeschi furono così costretti a distruggere l'*UC 54* che era a Trieste, l'*U 47*, l'*U 65*, l'*U 73*, l'*UB 48*, l'*UC 25*, l'*UC 34* e l'*UC 35* che si trovavano a Pola, l'*UB 129* a Fiume e l'*U 72* a Cattaro; stessa sorte toccò anche alle torpediniere *A 51* e *A 82*, vedi A. Spindler, *Der Handelskrieg mit U-booten*, V, cit., p. 226-228.

(87) L'imperatore Carlo I pochi giorni prima della stipulazione dell'armistizio dispose che le navi e le infrastrutture a terra fossero affidate al neocostituito Consiglio nazionale serbo-croato-sloveno; ciò avvenne nel pomeriggio del 31 ottobre allorché Horthy passò le consegne al capitano di vascello Janko Voukovich de Podkapelsky, il quale morì il giorno successivo nell'affondamento della nave da battaglia *Viribus Unitis*, attaccata dal semovente *S. 2* condotto dal maggiore del Genio Navale Raffaele Rossetti e dal tenente medico Raffaele Paolucci, vedi AUSMM, *Biografie Ufficiali*, b. C 6, f. 10, "L'affondamento della Viribus Unitis a Pola".

La nave da battaglia *Britannia* in affondamento il 9 novembre 1918 nei pressi di Capo Trafalgar dopo essere stata silurata dall'*UB 50*, che aveva appena lasciato il Mediterraneo per raggiungere il Mare del Nord.

schi in grado di muoversi – a parte l'*UC 74* che a corto di combustibile fu costretto a farsi internare in Spagna – riuscirono a superare lo Stretto di Gibilterra e ad affondare nei primi giorni di novembre altre 10 233 tsl di naviglio commerciale, prima di lasciare definitivamente il Mediterraneo. L'ultimo grosso successo colto da un U-Boot che aveva operato in questo bacino spettò all'*UB 50* del sottoten. vasc. Heinrich Kukat che il 9 novembre, appena passato lo Stretto, al largo di Capo Trafalgar silurò e affondò la nave da battaglia britannica *Britannia*.

L'11 novembre entrò in vigore l'armistizio firmato dalla Germania, che mise termine a questa lunga e sanguinosa guerra, nella quale per la prima volta sui mari il sommergibile, grazie all'abile impiego da parte dei tedeschi, aveva fatto sentire il suo peso, giungendo a un certo punto quasi a condizionare l'esito del conflitto a favore delle Potenze centrali.

Le Marine dell'Intesa, per contrastare l'attività dei battelli subacquei avversari, dovettero collaborare fra loro e cercare rimedi già impiegati, come ad esempio la navigazione dei bastimenti commerciali in convogli scortati, la sistemazione di sbarramenti retali e di campi minati, e di tipo nuovo, come le torpedini da rimorchio, le bombe di profondità, gli

idrofoni, le cortine nebbiogene, la radiogoniometria e la decrittazione dei messaggi radiotelegrafici, oltre a compiere un enorme sforzo industriale per produrre un numero sempre maggiore di naviglio sottile e di mercantili per ripianare abbondantemente le perdite e sveltire la riparazione delle unità danneggiate.

Grazie al progressivo uso di queste soluzioni, e per il contemporaneo strangolamento economico degli Imperi centrali, il pericolo rappresentato dagli U-Boot fu gradualmente ridotto, sebbene i sommergibili austriaci e specialmente quelli tedeschi avessero causato serie perdite agli avversari, in particolar modo fra il naviglio commerciale, circa un terzo degli affondamenti del quale si verificò nel Mediterraneo.(88)

(88) Basti pensare che durante l'intero conflitto la Marina mercantile italiana perse, per la quasi totalità in quest'ultimo teatro operativo, 633 navi per 955 915 tsl, pari al 53% della sua consistenza iniziale, vedi A. Santoni, *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, cit., p. 115.

GENESI E SVILUPPO DEI M.A.S. ATTIVITÀ OPERATIVA IN ADRIATICO (1916-1918)

FRANCO PROSPERINI

Premessa

Il motoscafo, entrato nelle marine da guerra come semplice mezzo di comunicazione e di trasporto, non lasciava prevedere, in questo suo primo albore di vita, un vero e proficuo impiego bellico, tanto più che in tale epoca (inizio del secolo attuale), la preparazione della grande flotta da battaglia assorbiva quasi completamente l'attività e l'attenzione marinara, la quale ancora non si acconciava alle necessità di una guerra navale di attrito ed al largo sviluppo dei mezzi insidiosi atti a condurla, né ai metodi per usare e controbattere in grande stile il naviglio sommergibile che ora di essa è un fattore principale.(1)

L'idea della motobarca antisommergibili per quanto già affermatasi all'estero, si sviluppò in Italia in un secondo tempo avendo ritenuto sufficiente all'inizio della guerra l'impiego dei motoscafi da diporto requisibili nel regno, privilegiando lo sviluppo dell'organizzazione dei volontari motonauti cui fu assegnato il compito della vigilanza foranea dei porti e la sorveglianza costiera. Nel frattempo la guerra al traffico da parte dei sommergibili superò ogni ragionevole previsione, spiazzando gli

(1) Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina (Ufficio Storico) (d'ora in poi US), *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca 1915-1918*, fasc. IX, p. 1.

strateghi in fatto di contrasto, tanto che il naviglio leggero disponibile (cacciatorpediniere e torpediniere), considerato il più idoneo con particolari adattamenti tecnici al nuovo tipo di lotta, non fu ritenuto più sufficiente in termini numerici per contrastare e venire a capo dell'insidia subacquea; fu deciso il ricorso a unità più veloci, di semplice costruzione, robuste, da replicare in numerosi esemplari e soprattutto disponibili in breve tempo, cui affidare l'impegnativo compito della protezione del traffico.

A tale proposito è da ricordare lo studio svolto dall'ufficio dello stato maggiore del ministero della Marina già nel novembre del 1906 circa l'impiego del motore a scoppio su speciali barche torpediniere fino allora azionate da piccole motrici a vapore; anche se riferentesi al particolare bacino idrografico del territorio lagunare veneto, non poteva dare luogo a successo a meno che il naviglio leggero – motobarche e motolance – non potesse sfruttare il fattore sorpresa con l'utilizzo delle vie interne navigabili tra acquitrini e barene che intersecano l'area costiera.

Lo studio prendeva in accurato esame i canali navigabili interni nella laguna, da Porto Lignano alle foci del Po, vagliandone i fondali, la larghezza, lo sviluppo delle anse, l'allacciamento agli sbocchi a mare per concludere con un progetto di scafo adatto ad affrontare e reggere il mare aperto anche se agitato: lunghezza compresa fra 15 e 18 m, immersione massima 0,6 m, dislocamento da 10 a 12 t, velocità da 20 a 22 nodi, armamento un tubo lanciasiluri inizialmente identificato in posizione poppiera. Il motore a scoppio pur lasciando prevedere lo sviluppo da parte dell'industria di un tipo marino di sufficiente potenza e di sicuro esercizio – indisponibile al momento della stesura del progetto – fece decadere l'applicazione ma non la fattibilità dell'intero studio, che fu temporaneamente accantonato. Il rinforzare dei venti di guerra nel 1914 e l'affermarsi delle caratteristiche speciali assunte dalla guerra navale riportarono alla ribalta il problema dell'impiego bellico dei motoscafi, fino allora ritenuto insoluto per contingenze tecniche.

> *Invero l'impiego di questo naviglio è multiplo. Non si può tralasciare di porre ciò bene in luce per salvaguardare all'Italia una reale priorità sul nuovo strumento guerresco. Perché se pure risulta che alcuni motoscafi da diporto furono usati dalla Germania per operazioni di polizia bellica, con l'adattamento di un cannone leggero nei canali settentrionali del Belgio durante l'occupazione delle Fiandre, se pure risulta che i primi motoscafi antisommergi-*

bili di grosso tonnellaggio furono costruiti in Inghilterra nel 1915, in nessuna nazione si ebbe mai e ad ogni modo sporadicamente dopo di noi, l'impiego delle motobarche come siluranti vere e proprie, in servizi continuati di agguato ed in azioni contro le difese portuali nemiche, né come affondamine sotto le coste avversarie, dotando questi piccoli scafi di tutte le più perfezionate sistemazioni per renderli silenziosi e proteggere l'azione di sorpresa. Nel seguire la preparazione dei mezzi per questi ultimi impieghi, si constatata facilmente non solo la genialità italiana nell'adattare a strumento di guerra perfezionato e produttivo un piccolo battello, ma la perseveranza nel condurre le esperienze e nel raggiungere lo scopo prefisso.(2)

La forte volontà di arrivare quanto prima alla fase di progettazione, la tenacia e la sicura fiducia nella bontà dei risultati dello studio sempre dimostrate dal vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel prima come capo di stato maggiore della Marina poi come comandante in capo del dipartimento militare marittimo di Venezia e infine nuovamente come capo di stato maggiore,(3) portarono alla finale definizione del progetto. Furono rapidamente stabiliti i requisiti operativi e le norme di impiego unitamente alla definizione delle tabelle di armamento, in relazione "... *all'ordinamento degli ufficiali e dei marinai che seppero far fruttare all'inverosimile la nuova applicazione raggiungendo con essa, si può ben dire, uno degli effetti maggiormente tangibili del nostro spirito offensivo*".(4)

---

(2) *Ibidem*, p. 2.

(3) Per maggiore chiarezza si riportano le seguenti indicazioni sugli alti incarichi della Marina nel periodo bellico:

Ministri della Marina:

- Vice ammiraglio Leone Viale, in carica all'inizio e fino al 24 settembre 1915;
- Onorevole Antonio Calandra, dal 24 settembre 1915 al 30 settembre, stesso anno;
- Vice ammiraglio Camillo Corsi, dal 30 settembre 1915 al 16 giugno 1917;
- C.amm. Arturo Triangi, dal 16 giugno al 16 luglio 1917;
- Vice ammiraglio Alberto Del Bono, dal 16 luglio 1917 alla fine della guerra.

Capi di stato maggiore:

- Vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, in carica dall'inizio fino al 10 ottobre 1915;
- Vice ammiraglio Camillo Corsi, dall'11 ottobre 1915 al 7 febbraio 1917;
- Vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, dall'8 febbraio 1917 fino al termine della guerra.

(4) US, *Cronistoria documentata* ..., cit., p. 3.

Sul finire del 1914 lo stato maggiore fu in grado di comparare tutti gli elementi in suo possesso al fine di stabilire il tipo di motoscafo più confacente ai requisiti, armato con siluri, che originò nella sostanza il M.A.S., con concetto poi esteso all'esecuzione di una molteplicità di compiti operativi. L'elaborazione dei dati tecnici, la ricerca in campo industriale nazionale ed estero e la definizione dei requisiti operativi privilegiarono il progetto della Società Veneziana Automobili Nautiche (S.V.A.N.) di Venezia,(5) sancito con rapida procedura amministrativa dal ministro della Marina in carica, vice ammiraglio Leone Viale che in data 11 marzo 1915 stabilì "... *l'acquisto di due autoscafi siluranti da assegnarsi alla piazza di Venezia e dispongo perché ne sia data senz'altro l'ordinazione alla ditta S.V.A.N.*".(6)

La S.V.A.N. sarà una delle 19 ditte, fra le quali anche se impropriamente così definite l'arsenale di Spezia (per un totale di cinque unità) e il cantiere di Castellammare di Stabia – allora militare – (per 26 mezzi), che produrranno 422 M.A.S., dei quali 244 (57,8%) entrati in servizio nel periodo bellico.

In questo saggio, allo scopo di semplificare il prosieguo e ai fini di una significante rispondenza alla realtà operativa, è stato preso in considerazione solo il "tipo S.V.A.N. da 12 t" – ancorché costruito da altre ditte – e i derivati Ansaldo di Genova-Sestri e Orlando di Livorno, in riferimento alle commesse relative al primo centinaio di unità (M.A.S. S.V.A.N. pre-serie *1* e *2*, serie *3-22*, *53-62*, Ansaldo *23-52* e Orlando *91-102*), impiegati prevalentemente, se non esclusivamente, nel bacino adriatico.

La definizione e il nome del nuovo mezzo da guerra hanno avuto varie accezioni ufficiali nel tempo, in quanto il significato della sigla M.A.S. – trascritta anche nelle grafie MAS o Mas – variato a seconda dell'impiego, nel lessico navale nostrano non ha mai avuto un univoco significato. Inizialmente *Motobarca armata SVAN* per esprimere l'intimo legame col costruttore, *Motobarca anti sommergibile* (più tardi meglio e concordemente elevata al rango di *Motoscafo*), in riferimento all'iniziale concetto di mezzo addetto alla protezione del traffico, per mutare

(5) Cantiere navale insediato nell'isola di Sant'Elena a Venezia, specializzato nella costruzione di motoscafi da diporto e da competizione, i *canots automobiles* delle gare motonautiche dell'epoca.

(6) *Ibidem*, p. 4.

poi in *Motoscafo armato silurante* con chiaro riferimento al concetto di mezzo semovente dotato di siluri, il M.A.S., ancora alla ricerca del definitivo significato del suo "essere", ha operato nel corso della prima guerra senza che fosse comunque risolto il problema della sua identità lessicale che, a onor del vero, non ha mai posto in "imbarazzo" il suo operare. *Motoscafo anti sommergibile* sembra essere la "etichetta" più duratura nel tempo, la più conosciuta, e le cui iniziali Gabriele D'Annunzio utilizzò per coniare il motto *Memento Audere Semper*, che in maniera aulica sintetizza il principale requisito operativo del mezzo d'assalto.

Genesi e sviluppo del M.A.S.

Il progetto del tipo "S.V.A.N. da 12 t", elaborato personalmente dall'ingegnere Attilio Bisio, direttore della stessa S.V.A.N., con la partecipazione della Direzione generale delle costruzioni navali del ministero della Marina, portò a un contratto per un lotto iniziale di dieci unità, di cui le prime due, di pre-serie, dovevano essere disponibili per le prove entro l'estate del 1915.

Le prove dei due M.A.S. di pre-serie diedero però esito insoddisfacente, sia per la velocità, molto al di sotto di quella contrattuale, sia per la sistemazione dei tubi di lancio, il peso e l'ingombro dei quali rendevano le unità poco stabili e non perfettamente equilibrate.

Il 15 novembre fu deciso di trasformarli in motoscafi cannonieri, per poi stabilirne la modifica in posamine; pronti nel marzo del 1916, i due battelli subirono l'ultima modifica portata a termine in dicembre, epoca nella quale i M.A.S. furono consegnati. La velocità risultò di 23,5 nodi; preso atto della situazione, con atto amministrativo del 5 gennaio 1916 fu variato il contratto iniziale secondo i risultati ottenuti e le modifiche apportate.

I rimanenti otto motoscafi del primo lotto ebbero un rapido approntamento, malgrado subissero in corso d'opera varianti tese principalmente a renderli di armamento convertibile, silurante o cannoniero, in riferimento al rinforzo delle strutture e alla ricerca di una maggiore stabilità, come lo spostamento verso il centro nave dei motori e il maggior riparo di essi per mezzo di una tuga sopraelevata. Le prove di velocità furono deludenti nei risultati: i 30 nodi sperati non furono mai raggiunti e il primo M.A.S. provato, il *3*, non riuscì a superare i 21-22 nodi.

Furono studiati e subito introdotti provvedimenti di carattere strutturale, che ebbero il potere di migliorare leggermente la caratteristica della velocità, non potendo intervenire direttamente sui motori in quanto la tecnologia del tempo non era in grado di fornire potenze più elevate, e non potendo neppure adottare un diverso tipo di scafo;(7) furono tolte le protezioni subacquee alle due eliche lasciando solo un braccio in bronzo ricurvo verso poppa, furono ridisegnate e sperimentate nuove eliche, delle quali una proposta dall'ingegnere Salvatore Orlando,(8) tenente di complemento del corpo del genio navale, e si ricorse anche a una leggera modifica all'assetto dello scafo. La velocità raggiunta alle prove dopo tali interventi risultò intorno ai 24 nodi.

La Regia Marina paga dei risultati scaturiti dalle prove, non potendo realisticamente ottenere quanto desiderato, accettò le unità, con una spesa suppletiva di 59 000 Lit per i lavori extra contratto.

Lo scafo

Il M.A.S. "S.V.A.N. da 12 t" era un motoscafo pontato,(9) con fiancate dritte e carena a spigolo, di bordo libero ridotto, caratterizzato da un elevato coefficiente di finezza, che rappresentava un buon compromesso fra minima resistenza al moto e sufficiente tenuta al mare, ma a scapito, come in tutti i compromessi, di qualcos'altro, in questo caso la velocità. Scafo interamente in legno, listoni di pino, i cui elementi base erano costituiti da un robusto paramezzale con i relativi diedri di prora (prora dritta) e di poppa (poppa a specchio), un'ossatura a trama fitta costituita da numerose ordinate a L rinforzate (ben 28

(7) Il particolare teatro operativo adriatico con i suoi rapidi e violenti mutamenti delle condimeteo non consentiva l'adozione di carene idroplane a scalino, che avevano dato migliori prestazioni di velocità presso altre nazioni.

(8) Rampollo della nota famiglia imprenditoriale di Livorno che deteneva il possesso e la direzione dell'omonimo cantiere navale. Lo stesso Salvatore Orlando, ingegnere e deputato al Parlamento per la coscrizione di Livorno e Pisa, negli anni del dopoguerra assumerà la direzione della società.

(9) Il termine *motobarca*, iniziale definizione di lessico del mezzo navale, fu definitivamente abbandonato sul finire degli anni '20, e sostituito anche nei documenti ufficiali con quello di *motoscafo*.

elementi)[10] e dai bagli, con un robusto fasciame che rivestiva il tutto; coperta a schiena d'asino che conferiva completamento alla robustezza della costruzione e nel contempo permetteva un rapido deflusso dell'onda di prora, rendendo stagno il guscio. Il rivestimento interno, realizzato in listoni di frassino, legno compatto e di grana fine, contribuiva alla robustezza dello scafo e all'impermeabilità all'acqua di mare. Una tuga di poco sopraelevata sulla coperta occupava buona parte della lunghezza, costituendo riparo ai motori e al personale, e a prora forniva spazio a una stazione di comando ridotta all'essenziale:[11] piccola ruota di governo a caviglie, una bussola magnetica a liquido di ridotte dimensioni, prelevata dalla sistemazione di governo poppiera delle vecchie torpediniere, comando a leva dei motori. Ai lati della tuga una stretta passatoia consentiva lo spostamento del personale da prora a poppa e il suo posizionamento in riposo sul cielo della tuga.

In definitiva, una robusta costruzione in legno non molto dissimile dai motoscafi da diporto del tempo, di cui conservava l'avviata *silhouette*, e alla quale, forse, la forma della poppa fermava il fluire della linea di scafo, attozzendo un po' la sagoma; in definitiva una costruzione molto marina che permetteva di ottenere ottimi compromessi fra rigidità ed elasticità dello scafo, un peso accettabile e una naturale coibenza del vano interno.

Il timone di tipo non compensato, con barra direttamente calettata sull'asse, veniva manovrato dalla ruota a caviglie nella stazione di governo con rinvii del frenello in sottile cavo d'acciaio; due eliche tripale in bronzo avvitate sugli assi motore e bloccate con spinotto, erano unitamente alla loro protezione e al timone, le uniche appendici a scafo che portavano il pescaggio della poppa a un metro.

Riassumendo, le caratteristiche dello scafo erano:
- dislocamento: 12 t (carico massimo), 11 t (carico normale);
- dimensioni: 16,5 m (lunghezza fuori tutto) x 2,83 (larghezza fuori

(10) Una costola del tipo a L rinforzato ogni 57 cm circa, intercalate a listelli a linea continua che costituivano la trama dello scafo; tipo di costruzione mutuata da quella aeronautica, idonea a conferire grande robustezza alle strutture portanti.

(11) Sui M.A.S. derivati Orlando (serie *91-102*) la stazione di comando era ricavata a poppa.

fasciame) x 0,36 (immersione media a carico normale) x 1,03 (immersione del timone a pieno carico).

Il primo S.V.A.N. da 12 t entrato in servizio fu il *MAS 3* nell'aprile del 1916.

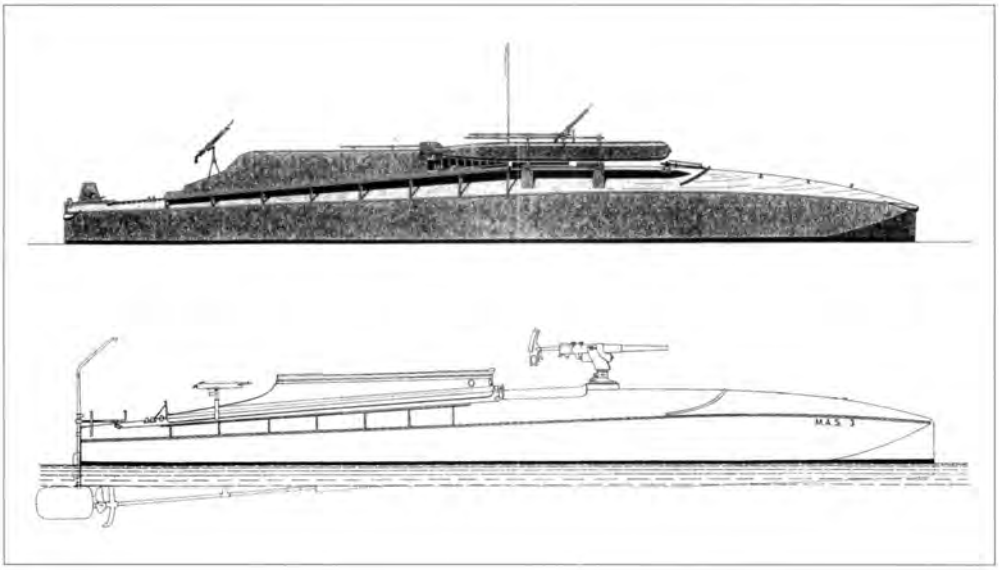
L'armamento artiglieresco

Il dislocamento limitato dei M.A.S. e la loro struttura leggera, nonché l'esigenza di realizzare e mantenere un buon equilibrio longitudinale, rendevano necessaria l'adozione di artiglierie di piccolo calibro ma anche, possibilmente, alleggerite. Sulle prime barche S.V.A.N. e derivate fu esclusa la possibilità di porre un pezzo da 57 mm come desiderato, per la mancanza delle bocche da fuoco, per cui nell'ottobre del 1915 fu decisa l'installazione di un'arma da 47/40 H 1900 antiaerea (peso 492 kg); non essendo poi sufficiente per tutte le costruzioni la disponibilità di armi di questo tipo, nel successivo novembre fu deciso il ricorso allo sbarco dalle unità maggiori di uno dei 47 mm antinave di dotazione per l'armamento delle pirobarche; tali cannoni furono accentrati presso l'arsenale di Venezia, che eseguì la modifica degli affusti navali in antiaerei prima di installarli sui M.A.S.

Il 29 ottobre furono eseguiti a Venezia i tiri di prova col 47 mm installato per l'occasione sul *MAS 11* con risultati soddisfacenti; il cannone era montato a proravia della stazione di governo su fermi di blocco del basamento già predisposti in coperta.

A seguito della proposta dell'ammiraglio Thaon di Revel, allora comandante in capo del dipartimento marittimo di Venezia, che prevedeva di estendere l'impiego dei M.A.S. alla scorta dei velivoli e alla cattura degli idrovolanti avversari, fu stabilita l'installazione di due mitragliere singole Colt da 6,5 mm (peso arma e treppiede 55,23 kg) – delle quali esisteva una limitata scorta accentrata presso il magazzino artiglieria e armamenti dell'arsenale di Venezia – da posizionare lateralmente a poppavia della tuga; a completamento della dotazione di mitragliere, nel dicembre del 1915 venne piazzato un ordine di 150 armi del tipo alla Colt Firing Arms negli Stati Uniti, con consegne a partire dal febbraio del 1916 e termine nel successivo mese di giugno.

Tale armamento leggero divenne standard per tutti i M.A.S. tipo S.V.A.N. da 12 t del primo centinaio, salvo che il numero delle mitraglie-



Profilo del *MAS 15* in versione silurante, e del *MAS 3* in versione cannoniere. (E. Bagnasco, M.A.S. *e mezzi d'assalto di superficie italiani*, Roma, USMM, 1998)

re fu inizialmente limitato a causa dell'accresciuto numero di unità poste sugli scali ad una sola arma, ad eccezione per alcuni mezzi operanti nella zona di Grado.

L'armamento silurante

Fino a tutto il 1917, i siluri impiegati furono i Whitehead B 57 (caratteristica 57 x 356 x 4,80),(12) che pur se nelle incursioni nella rada di Durazzo contro piroscafi alla fonda erano riusciti a raggiungere lo scopo, avevano un potere distruttivo limitato, ancora valido per le strutture delle scafo di un mercantile ma del tutto inadeguati per lo

(12) Siluri da 356 mm di diametro, lunghezza 4,80 m e peso della testa in guerra 57 kg, della Whitehead di Napoli: siluri antiquati, risalenti ai tardi anni del XIX secolo, con basso potere bellico a causa del limitato peso della testa in guerra. Tali armi saranno utilizzate fino all'esaurimento della disponibilità (30 siluri), e comunque sostituiti sui M.A.S. a partire dal 1917.

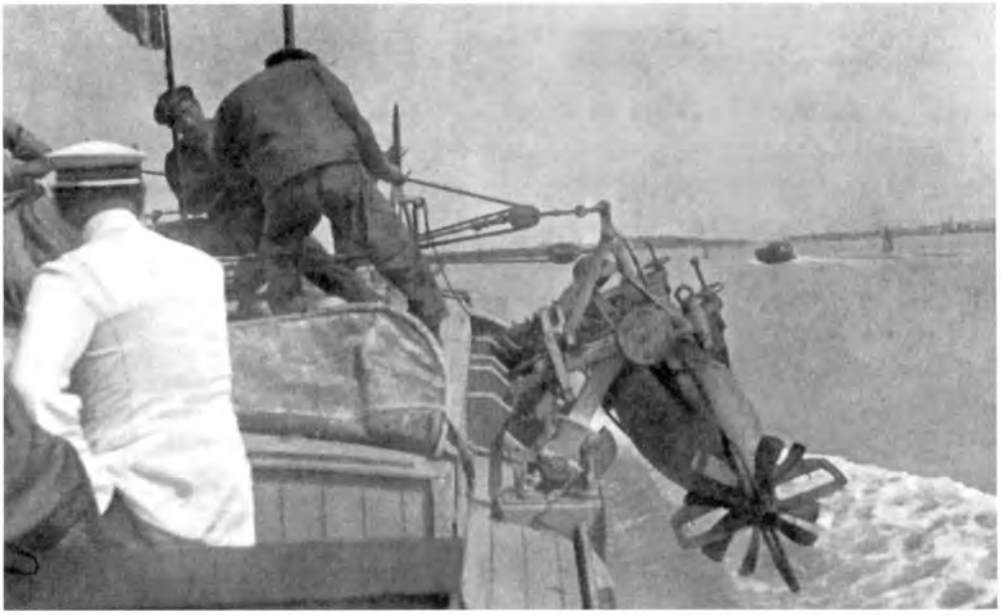
scafo dotato di corazzatura di una nave militare; a partire da tale anno si procedette a una graduale sostituzione di queste armi con siluri più moderni e di maggiore capacità distruttiva, del diametro di 450 mm, i Whitehead A 90 e A 95 (caratteristica 90 x 450 x 5,023, e 95 x 450 x 5,023).

Per la sistemazione a bordo e il lancio, i siluri erano posti su tenaglie inizialmente prelevate da quelle conservate a bordo delle navi maggiori per l'armamento delle pirobarche torpediniere e adattate all'impiego sui M.A.S. con opportune modifiche. Le tenaglie, di tipo leggero, a due ganasce, peso circa 300 kg, erano installate ai lati della coperta a proravia della stazione di governo, ed erano tenute in sicurezza in posizione di riposo mediante un gancio a scocco che le manteneva abbattute a centro nave. Per operare il lancio, sparato il gancio a scocco, le tenaglie mediante manovra manuale erano ruotate verso l'esterno, una alla volta, agendo su un paranco, e venivano abbattute lateralmente con sicura presa fuori bordo; all'ordine di lancio, le tenaglie venivano aperte a scatto su azione di una leva, che facendo cadere il siluro in acqua agiva anche sulla spillatura del relativo serbatoio di aria compressa del motore che avviava la rotazione delle eliche e la corsa.

Prima dell'abbattimento delle tenaglie il siluro doveva essere armato con l'avvitamento della spoletta a elichetta entro l'apposito alloggiamento ricavato sulla testa. L'operazione di posizionamento delle tenaglie per l'attacco richiedeva un certo tempo e l'azione di almeno tre uomini da attuarsi a M.A.S. fermo o a lento moto.

Dopo lo sgancio del siluro le tenaglie, ormai senza carico, venivano con più facilità ruotate verso l'interno e riportate a centro nave in posizione di riposo, allo scopo di non costituire intralcio alla navigazione e alle manovre di ormeggio. Ovviamente, l'operazione di abbattimento delle tenaglie doveva essere fatta con largo anticipo rispetto all'impiego del siluro: le norme prescrivevano l'effettuazione di tale operazione una volta fuori dal porto. Poiché la navigazione con mare poco maneggevole non era facile con le armi fuori bordo, in questo caso l'operazione veniva svolta in zona di agguato, con la precauzione di mettere la prora al mare e di tenere i motori al minimo.

Sopra: Particolare del telaio del siluro di sinistra in posizione di riposo (M.A.S. serie Orlando); a dritta il telaio è armato con siluro da 357 mm. (Fototeca USMM)
Sotto: Operazione di approntamento al lancio del siluro di dritta (M.A.S. serie S.V.A.N.). Le tenaglie vengono ruotate fuori bordo a mezzo paranco. (Fototeca USMM)



L'armamento subacqueo

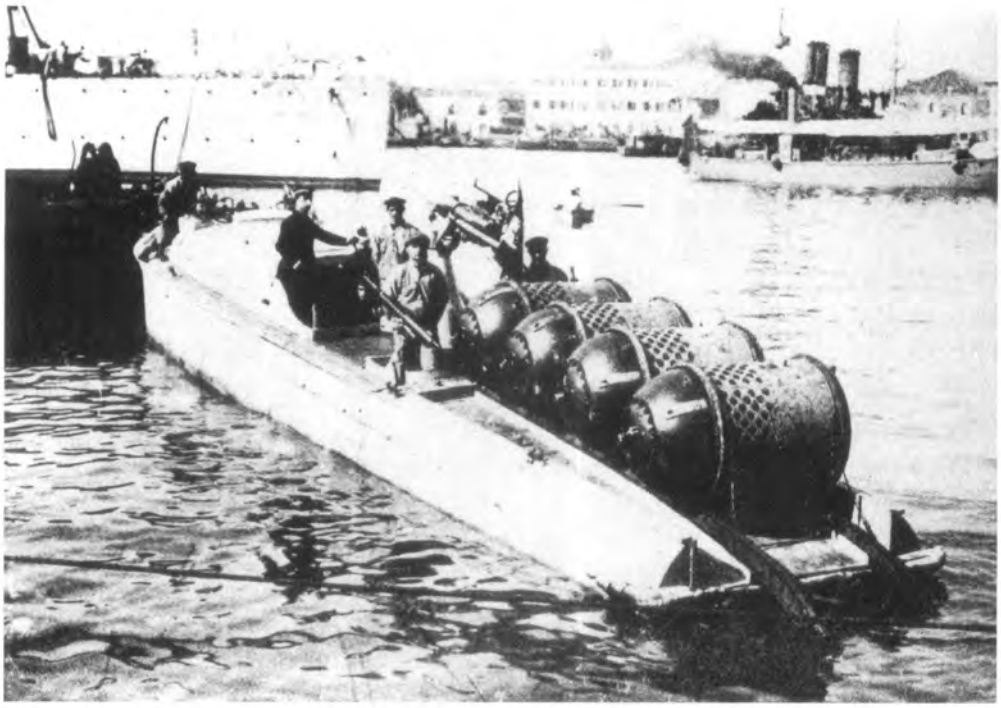
L'impiego dei M.A.S. come posamine seguì di pari passo quello silurante. Pochi furono i M.A.S. attrezzati unicamente per la posa delle mine; si può dire anzi che solo i *MAS 1* e *2* ebbero una sistemazione fissa e definitiva a scivolo in quanto, costruiti inizialmente come siluranti, non avevano dato buona prova in questo impiego. Le successive unità, comunque, potevano essere rapidamente convertite con sistemazione volante per operazioni di posa di sbarramenti subacquei; le sistemazioni consentivano la caduta a mare delle mine con spinta manuale da selle speciali laterali poste a centro nave, poiché il loro peso a poppa avrebbe provocato un assetto longitudinale del mezzo assolutamente pericoloso per la navigazione. L'arma impiegata era la mina "Bollo",(13) e ogni M.A.S. ne poteva portare quattro, due per lato.

L'operazione di posa delle mine necessitava di una rapida esecuzione, preceduta non solo dalla più assoluta sorpresa, ma anche attuata in un perdurante assetto silenzioso del mezzo, in quanto doveva avvenire sotto la costa dell'avversario o nelle aree di suo maggiore traffico; per questo impiego, allo scopo di dare una consistenza operativa allo sbarramento, dovevano essere utilizzati più M.A.S. – al minimo quattro – che, una volta lasciate cadere le mine, dovevano attendere in posizione e in assoluto assetto silenziato l'avvenuto ancoramento delle armi prima di procedere al rientro, e ciò per assicurarsi che un eventuale malfunzionamento del sistema di ancoramento riportasse a galla una mina dando al nemico conoscenza dello sbarramento.

Inoltre, le condimeteo in zona dovevano assicurare all'operazione una buona stabilità di piattaforma – mare massimo forza 2 – onde conferire allo sbarramento l'orientamento voluto e una regolare caduta e posizionamento delle mine, dato che queste dovevano cadere a mare e posizionarsi in quota secondo una linea quanto più possibile uniforme e conferibile da M.A.S. procedenti in linea di fila a bassa velocità, distanziati tra loro non più di 50 m e con sganci a intervalli regolari e continui fino alla caduta di tutti gli ordigni.

---

(13) Così chiamata dal nome del suo inventore, viceammiraglio Gerolamo Bollo (1866-1931), insigne specialista di armi subacquee. Era una mina ad ancoramento automatico per bassi-medi fondali, dotata di poco meno di 50 kg di tritolo.



M.A.S. posamine (*MAS 1*, 1917), armato con mine "Bollo" posizionate su scivolo di caduta. (Fototeca USMM)

Per quanto concerne l'armamento antisommergibili, fin dal dicembre del 1915 fu decisa la sistemazione sui M.A.S. di una torpedine da rimorchio che doveva comunque essere confermata nella dotazione a seguito di prove ed esperimenti a velocità superiori ai 20 nodi da eseguire a Spezia sotto il controllo della Commissione permanente nei primi mesi del 1916 con alcuni M.A.S. Ansaldo colà dislocati. Le torpedini erano del tipo "Ginocchio" modello 1916/16 – un contenitore idrodinamico con testa in guerra di 16 kg – messe a mare con gruetta sistemata al centro della poppa; le norme che ne governavano l'uso stabilivano che: "*Tutte le navi addette alla difesa contro sommergibili debbono essere fornite di due torpedini da rimorchio ognuna. Il modello 1916/16 dovrà essere distribuito alle barche torpediniere e ai motoscafi antisommergibili armati (M.A.S.). Una delle torpedini dovrà essere graduata per i grandi fondali e l'altra per i piccoli fondali inferiori ai m. 30. Il limite minimo della lunghezza del loro rimorchio è di m. 30 per il modello 1916/16. Di massima la torpedine dovrà essere rimorchiata soltanto*

quando rimanga in zona dove è stato di recente annunziata la presenza di un sommergibile".(14)

Portate a compimento le prove con esito favorevole, a parziale variante di quanto sancito, per i M.A.S. tipo S.V.A.N. da 12 t, la tabella di assegnazione stabiliva la sistemazione di una sola torpedine da rimorchio Ginocchio.

L'impiego delle bombe torpedini da getto doveva essere egualmente diffuso sui M.A.S. adibiti alla difesa traffico e alla ricerca antisom. Dapprima esse furono poste senza alcuna particolare installazione nel pozzetto di poppa e tenute pronte per essere buttate a mare a forza di braccia, anche se con difficoltà dato che il peso di ciascuna era di ben 48 kg. Nell'aprile del 1917 venne sperimentata una speciale sistemazione a tramoggia nella quale le bombe rotolavano guidate sopra due coppie di ferroguide che portavano all'estremità un doppio settore articolato rotante che serviva al loro successivo getto; tale settore articolato rotante nel suo movimento con l'arco superiore eseguiva il getto della bomba estrema, con l'appendice inferiore tratteneva invece le altre che si susseguivano al posto di caduta per l'inclinazione delle ferroguide aumentata dall'assetto cabrato che il M.A.S. assumeva quando in velocità.

La sistemazione descritta, inventata e perfezionata dal capitano di fregata Costanzo Ciano,(15) detta perciò tipo "Ciano", permetteva di allocare sui M.A.S. da 12 t fino a un massimo di 12 bombe (M.A.S. adibiti alla protezione del traffico), che potevano essere lanciate con pochi secondi di intervallo, realizzando un tappeto di scoppi nella zona di avvistamento del sommergibile uniformemente distribuiti.

La manovra di lancio era eseguita da un solo uomo a mezzo di una maniglia; una rizza munita di gancio a scocco assicurava le bombe alle ferroguide anche in presenza di mare agitato.

La tabella di assegnazione prevedeva per i M.A.S. siluranti da 12 t quattro bombe torpedini da getto modello 1915/37,5 sistemate in una tramoggia centrale poppiera.(16)

Riassumendo, l'armamento subacqueo era costituito da:

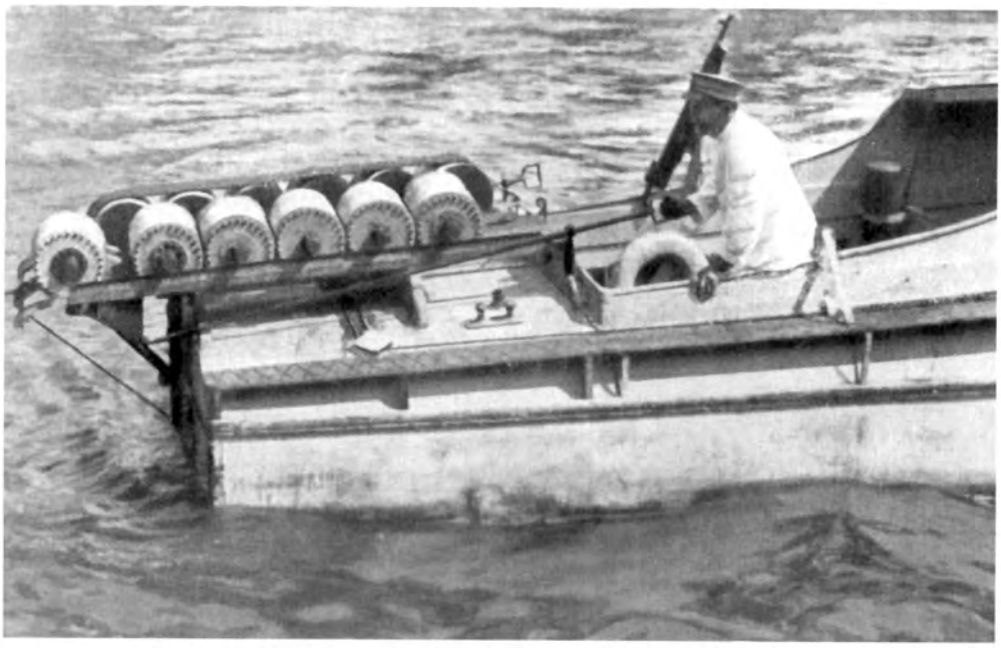
- versione silurante: due lanciasiluri a tenaglia per armi da 356 mm (successivamente da 450 mm); due mitragliere Colt da 6,5 mm;

---

(14) US, *Cronistoria documentata* ..., cit., p. 89.

(15) All'epoca, capo flottiglia M.A.S. dell'alto Adriatico con sede a Venezia.

(16) Le armi avevano un corpo cilindrico del peso, come detto, di 48 kg, di cui 37,5 di esplosivo.



Sistemazione tipo "Ciano" per bombe torpedini da getto modello "1915/37,5" a bordo di un M.A.S. della serie S.V.A.N. (Fototeca USMM)

- versione cannoniera: un cannone da 47/40 mm H 1900 a.a., due mitragliere Colt da 6,5 mm;
- versione posamine: al cannone da 47/40 o ai due lanciasiluri era aggiunta una sistemazione specifica per quattro mine Bollo;
- armamento antisom comune alle versioni base, cannoniera e silurante: una torpedine da rimorchio Ginocchio modello 1916/16 e quattro bombe torpedini da getto modello 1915/37,5 in tramoggia.

L'apparato propulsivo

Il reperimento di un sistema propulsivo idoneo a motorizzare i M.A.S., e la sua produzione furono all'epoca un problema arduo da risolvere, reso ancor più assillante dai tempi di consegna da parte delle ditte prescelte causa il loro contemporaneo coinvolgimento nella produzione di motori per aerei e per automezzi. Per la motorizzazione dei M.A.S. del tipo S.V.A.N. da 12 t del primo centinaio, la scelta fu orientata su un motore a

benzina di produzione nazionale, l'"L 56" dell'Isotta Fraschini di Milano, e su uno di produzione statunitense, lo "Sterling" della Sterling Engine Company di Buffalo (New York): il primo, un ottimo motore man mano modificato e migliorato con i modelli "L 250" e "L 350" progettati per l'esclusivo impiego navale, il secondo, un motore di aviazione adattato alle necessità dei M.A.S. Dopo un normale periodo di prove, entrambi dimostrarono buone caratteristiche di affidabilità e di esercizio.

Installati in coppia in *tandem*, i due motori sviluppavano una potenza di 400-450 hp, che conferiva al motoscafo una velocità massima di 22-24 nodi, considerata accettabile, *obtorto collo*, dalla R. Marina per i motivi ricordati.

La rumorosità dei motori costituiva in particolari azioni un grosso *handicap* a scapito del fattore sorpresa, dote essenziale per il conseguimento del risultato, specificatamente nelle azioni di forzamento dei porti nemici. Le prime incursioni contro Durazzo nel giugno del 1916 poterono essere eseguite senza alcuna precauzione per la rumorosità trattandosi di rada aperta, protetta solo in seguito e parzialmente da ostruzioni, ma per ottenere risultati contro obiettivi all'interno di porti come Pola o Trieste, dove oltre al superamento delle ostruzioni era necessario percorrere tragitti nello specchio d'acqua interno per portarsi in vicinanza e all'attacco dei bersagli, il sistema propulsivo non risultava adeguato alle esigenze operative.

Caratteristiche del motore Isotta Fraschini L 56

Motore a benzina da 200-220 hp con sei cilindri, alesaggio 150 mm, corsa del pistone 220 mm, 1200 giri, peso 700 kg, consumo benzina 320 g x hp/h, consumo olio 320 g, avviamento elettrico, inversione di marcia a ingranaggi.
Motori prodotti e installati: 42

Caratteristiche del motore Sterling

Motore a benzina da 200 hp con otto cilindri, corsa del pistone 170 mm, numero massimo di giri 1300, consumo di benzina 280 g x hp/h, avviamento elettrico, peso totale 600 kg, inversione di marcia a ingranaggi.
Motori prodotti e installati: 80.

Era necessario che la silenziosità fosse assoluta e continua per tutto il tempo richiesto dall'avvicinamento al porto, dal forzamento delle difese di ingresso, dall'avvicinamento all'obiettivo e dall'attacco; non così nel disimpegno, che dovendo esaurirsi nel più breve tempo possibile, il pieno ricorso ai motori al massimo dei giri e quindi al massimo della rumorosità non aveva controindicazione.

Nel settembre del 1916 nel corso della pianificazione dell'operazione di forzamento del Canale di Fasana furono condotti esperimenti di vario genere per attutire il rumore dei motori e degli ingranaggi, esperimenti che dettero mediocri risultati trattandosi di palliativi d'occasione che non risolvevano il problema alla fonte, per cui fu deciso di addivenire a una radicale modifica del sistema propulsivo; fu stabilito di porre sui M.A.S. destinati all'impresa due motori elettrici da 5 hp di potenza a 700 giri, eccitati in serie con alimentazione fornita da una batteria di accumulatori di 44 elementi della capacità di 240 A/h.

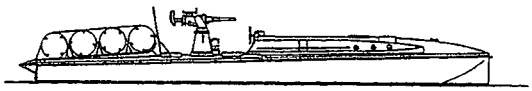
PROVE DI UDIBILITÀ CONDOTTE AL LARGO DI VENEZIA IL 18 OTTOBRE 1916

(*MAS 1* su motori elettrici, *MAS 92* su scarico silenziato)

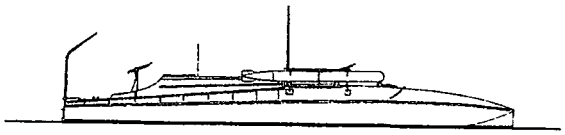
Tipo di navigazione	Raggio di udibilità a orecchio umano	Raggio di udibilità con idrofoni
scoppio con scarico all'atmosfera	800-1000 m	500-600 m
scoppio con scarico subacqueo	300-500 m	700-800 m
motori elettrici	50-100 m	300-500 m

La disponibilità del materiale e l'installazione con mezzi arsenalizi (arsenale di Venezia) rese le prove eseguibili a breve (18 ottobre) e con esito soddisfacente: fu ottenuta una velocità di 4 nodi con un'autonomia di cinque ore e una silenziosità quasi assoluta nel raggio di 100 m. Durante l'azione di Fasana, infatti, il *MAS 20* compì il percorso di attacco nelle acque interne senza essere udito.

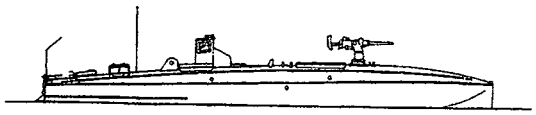
M.A.S. tipo "S.V.A.N. da 12 t delle serie del primo centinaio



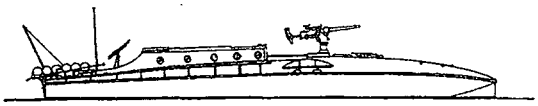
M.A.S. 1-2 (Cantieri S.V.A.N., Venezia)



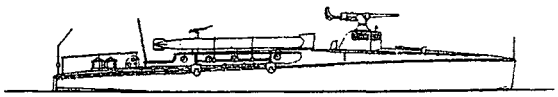
M.A.S. 3-22 (Cantieri S.V.A.N., Venezia)



M.A.S. 23-52 (Cantieri Ansaldo, Sestri Ponente)



M.A.S. 53-62 (Cantieri S.V.A.N., Venezia)



M.A.S. 91-102 (Cantieri Orlando, Livorno)

Profili da E. Bagnasco, *M.A.S. e mezzi d'assalto di superficie italiani*, Roma, USMM, 1998.

Il motore elettrico doveva considerarsi come necessario sistema ausiliario nella dotazione dei M.A.S., e quindi fu studiato e definito un tipo standard di motore elettrico: corrente fornita da una batteria di accumulatori di 24 elementi in serie da 480 A/h e intensità di scarica 96 A, che azionava due motori elettrici da cinque hp con proprie trasmissioni sugli assi per mezzo di un opportuno sistema di ingrana/sgrana; i motori, a eccitazione in serie, funzionavano sotto la tensione di 44 V a circa 280 giri/minuto assorbendo 65 A ognuno. La velocità si aggirava sui 4 nodi con autonomia limitata.

La ditta Rognini & Balbo di Milano fu incaricata della costruzione in serie dei motori elettrici e dei relativi equipaggiamenti ausiliari per la consegna all'arsenale di Venezia preposto all'installazione. Alla fine di ottobre del 1917, in riferimento ai soli M.A.S. S.V.A.N. da 12 t, erano muniti di motori elettrici o erano in approntamento per la relativa installazione:
- 9 M.A.S. della flottiglia dell'alto Adriatico;
- 2 della prima serie Orlando (*91*, *92*).

La combinazione di utilizzo degli scarichi subacquei e dei motori elettrici riduceva a valori prossimi allo zero l'udibilità dell'avanzamento del M.A.S., garantendo in alta misura l'effetto sorpresa necessario all'impiego operativo dei mezzi, pur se ancora a scapito della velocità effettiva (circa due nodi in meno). Pertanto fu ritenuto consigliabile mantenere tutti e due i sistemi.

Per i mezzi dotati di scarichi al di sopra della superficie (in genere i primi motoscafi), ai due scappamenti fuoriuscenti dallo specchio di poppa venivano applicati manualmente alcuni semplici congegni, chiamati in gergo "silenziose", composti da un piccolo tubo di ghisa a gomito contenente un filtro passivo che pescando sotto la superficie del mare, scaricava i gas della combustione attutendone la rumorosità.

Riassumendo, le caratteristiche relative al moto erano:
- velocità max: 24 nodi sui motori a scoppio, 4 nodi sui motori elettrici;
- combustibile: 0,85 t;
- autonomia (miglia/nodi): 160/24 con i motori a scoppio; 16/4 con i motori elettrici.

Particolari sistemazioni e apparecchiature

Nel dicembre del 1915 le bussole disponibili, pur impiegando quelle prelevate dalle vecchie torpediniere, non erano in numero sufficiente da

soddisfare anche le immediate esigenze, per cui fu fatto ricorso all'industria con un primo ordinativo di 75 esemplari con consegna nei primi mesi del 1916 e quindi con un secondo ordinativo per un numero più consistente alla ditta Sperry di Londra. In seguito, una buona percentuale fu fornita dall'Istituto idrografico di Genova che divenne successivamente il maggior fornitore.

Per la scoperta dei sommergibili naviganti in immersione fu decisa l'installazione di un tubo acustico a "C" di ascolto subacqueo sui M.A.S. destinati alla protezione del traffico; i primi tubi furono pronti a partire dal marzo del 1918, e i primi cinque furono installati dall'arsenale di Venezia entro lo stesso mese. Man mano che gli apparati erano allestiti dall'industria, venivano inviati alle squadriglie, che li applicavano con mezzi di officina alle unità che ne avevano maggiore necessità. L'utilizzo, che richiedeva lunghe ore di stasi in mare a motori fermi per svolgere ascolto completo a 360°, era avversato dai comandi di bordo, che lo ritenevano di scarsa efficacia e di laborioso impiego, oltre che di ingombro in posizione di riposo.

Nell'agosto del 1918 sorse l'idea di rinforzare le prore dei M.A.S. con uno sperone, per agire con l'urto contro i sommergibili. Elaborato in settembre il relativo progetto, concretizzato in un piccolo sperone in acciaio da applicare alla parte subacquea del dritto di prora e con rinforzi con bacchetta d'acciaio anche sugli avvii di coperta, questo non ebbe poi seguito.

L'idea di installare un sistema radiotelegrafico sui M.A.S. risaliva al luglio del 1915. Gli esperimenti furono condotti sotto il controllo della Direzione artiglieria e armamenti di Spezia su un M.A.S. Ansaldo da 12 t opportunamente modificato. Si trattava di una stazione di piccola potenza (100 W) azionata da batterie di accumulatori, che richiedeva a bordo, oltre uno spazio dedicato lontano dai motori, protetto ed elettricamente ben coibentato, un padiglione d'antenna (filare) molto esteso in funzione delle frequenze allora impiegate (onde medie), e l'utilizzo di un alberetto per il sostegno e per fornire la lunghezza desiderata (quarto d'onda) non bastava allo scopo. Per aumentare l'estensione del filare, questo, ancorato a prora con l'interposizione di un isolatore in ceramica e facendo via sull'alberetto di sostegno, terminava tramite altro isolatore su un galleggiante, da rimorchiare a bassa velocità.

Le prove in mare eseguite nel maggio del 1916 dettero risultato negativo, e per il momento ogni progetto al proposito venne sospeso, per ve-

nire poi ripescato nel 1918 a seguito del progresso compiuto dalla radiotecnica, ma comunque in riferimento a unità più grosse, i M.A.S. da 19 t e gli ElCo[17] da 40 t. Infatti sui M.A.S. da 12 t l'aumento di peso dovuto essenzialmente alle batterie di accumulatori di alimentazione incideva direttamente sulla velocità, mentre il reperimento a bordo dello spazio per l'installazione e l'esercizio, con diretto impatto sugli ingombri e sull'abitabilità, rendevano problematici l'installazione dell'apparato e il relativo servizio, per non parlare poi dell'intralcio alla navigazione e alla manovra derivante dal rimorchio, specie in condizioni di mare poco maneggevole.

L'esigenza del comunicare rimase comunque viva in campo operativo, richiedendo una soluzione che il progresso della radiotecnica in quegli anni non poteva ancora dare; fu ovviato nei limiti del possibile operativo con l'impiego delle torpediniere, normalmente utilizzate a sostegno dei M.A.S. nei compiti di scorta nell'avvicinamento all'obiettivo e nel ripiego dopo l'azione, anche come stazioni *relay*.

Costi

Interessanti non tanto ai fini economici quanto a quelli appagativi di "curiosità", sono i valori di spesa sostenuti per approntare *ex novo* la linea di 422 M.A.S. ritenuti necessari dalla Regia Marina per far fronte alla minaccia. Siamo però ben consapevoli che i costi per acquisto e costruzione di armamenti inquadrati in un ambito economico di tempo di guerra assumono un significato di onere finanziario diverso dagli stessi inquadrati in un'economia del tempo di pace. Il raffronto in termini di spesa non è di per sé significativo.

Per non perderci nel dettaglio dei costi della miriade di "articoli" che intervengono nell'acquisizione dei materiali, nella costruzione, nell'allestimento, nell'armamento e nella messa in esercizio, la tabellina riportata di seguito sintetizza i costi finali, quelli che entrano anche nella valutazione del nuovo mezzo ai fini di un'analisi di costo/efficacia. I valori sono quelli ufficiali, suddivisi per categoria.

---

(17) Sigla per Electric Boat Company di Bayonne (N.Y.), USA, ditta sotto contratto della R. Marina per l'acquisizione di motoscafi da 40 t da adibire al servizio antisommergibili.

Tabella 1. Totale complessivo dei costi finali[18]

Cagione della spesa	Costo in lire
Scafi	57 360 500
Motori	41 376 700
Varie(*)	10 470 000
Totale	109 207 200

(*) Sono incluse le spese relative agli allestimenti degli Elco italiani, all'allestimento dei motori, ai pezzi di ricambio degli stessi e ai lavori di adattamento sui piroscafi per il trasporto degli scafi.

Nota. Sono esclusi i costi del materiale d'artiglieria e subacqueo, la mano d'opera dei cantieri governativi per gli allestimenti degli Elco americani e la costruzione di quelli italiani, e i noli dei trasporti Elco dagli Stati Uniti in Italia.

Sviluppo dell'organizzazione di supporto e di comando

I proprietari di motobarche e motoscafi da diporto nel giugno 1915 furono riuniti nel Corpo Nazionale dei Volontari Motonauti (C.N.V.M.), ufficialmente istituito,[19] allo scopo di svolgere con i motoscafi di proprietà attività di sorveglianza costiera e antisommergibili, non essendo ancora in grado la R. Marina di svolgere con propri mezzi tale compito per temporanea carenza di naviglio idoneo, e che solo i M.A.S., ancora in fase di sviluppo, avrebbero poi assolto.

Con questo intendimento il 9 agosto a Roma fu indetta una riunione del Corpo presso il ministero della Marina, nella quale furono fissate le norme del servizio che i motoscafi privati, comandati dai loro proprietari e con i loro equipaggi, dovevano svolgere; nel suo saluto ai partecipanti in apertura di seduta, il vice ammiraglio Leone Viale, ministro della Marina, ebbe a dire, fra l'altro: "*Per combattere il som-*

(18) US, *Cronistoria documentata* ..., cit., p. 108.
(19) Istituito col decreto luogotenenziale n. 908 del 3 giugno 1915.

mergibile ... si presta l'esile scafo automobile sia per l'elevata velocità sua, sia per la piccolezza del bersaglio che offre; questo è il precipuo e più arduo compito dei motoscafi ai quali altri più modesti ma sempre pur utili, possono essere affidati ...".(20)

I motoscafi dei volontari furono o raggruppati in sezioni o dislocati isolatamente secondo le esigenze operative del momento; le loro prime e prioritarie sedi, limitandoci al bacino adriatico, furono Grado, Monfalcone, Isola Morosini, Venezia, Porto Corsini, Rimini, Pesaro, Ancona, Barletta, Brindisi.

I mezzi del C.N.V.M. non potevano dare che un rendimento limitato causa il loro limitato dislocamento, mediamente 3 t (qualcuno raggiungeva le 8 t) e la bassa velocità, intorno agli 8 nodi; il personale però, costituito in massima parte da uomini usi andar per mare e volontari di guerra, fu utilizzato in parte nell'aviazione della Marina (in particolare sugli idrovolanti), in parte in comando dei M.A.S. e, infine, nella continuazione del servizio che fu comunque mantenuto attivo anche quando l'entrata in linea dei M.A.S. procedeva a ritmo serrato.

Furono stabilite dall'ufficio di stato maggiore norme di impiego, via via variate a seconda dell'esperienza acquisita e delle contingenze operative; nel documento del 23 aprile del 1918, "Servizio dei motoscafi del Corpo Nazionale dei Volontari Motonauti", al paragrafo 7 era stabilito: "*I motoscafi del C.N.V.M. sono principalmente adibiti alla sorveglianza del litorale loro assegnato, ed eventualmente a dar caccia ai sommergibili, ricuperare mine o idrovolanti, riconoscere sbarramenti fatti dal nemico in vicinanza delle coste, ecc. I motoscafi saranno impiegati solo per servizi militari ed usati esclusivamente con il loro equipaggio*".(21) A queste imbarcazioni, armate con cannone da 25 mm o mitragliera, bombe antisommergibili e fucili, furono affidati, oltre ai compiti citati, anche alcuni stabiliti localmente, quali servizi di collegamento, pilotaggio, polizia costiera, sorveglianza della pesca e, in particolare nella zona di Grado, ricognizioni al largo.

---

(20) US, *Cronistoria documentata* ..., cit., p. 110.

(21) *Ibidem*, p. 111.

Tabella 2. Dati statistici sul personale C.N.V.M.

Anno	Com.ti di mezzi C.N.V.M.	Passati al comando di M.A.S.	Passati al comando di sezioni di M.A.S.	Passati in aviazione	Passati in s.p.e.
1915	42				
1916	94	18			
1917	82	26	1	5	
1918	81	8	17		1
Morti in servizio sui M.A.S.: 2 Morti in servizio in aviazione: 2 Onorificenze assegnate: 11 medaglie d'argento al valore militare e 10 medaglie di bronzo al valore militare.					

L'organizzazione che presiedeva ai M.A.S., considerato naviglio speciale per alcune norme particolari che lo governavano, seguiva nelle linee generali quella preposta a tutto il naviglio militare: lo stato maggiore esponeva il fabbisogno in unità e il tipo necessario in base alle possibilità di costruzione, il ministero otteneva i fondi, la direzione generale delle costruzioni provvedeva ai contratti e alla sorveglianza delle costruzioni in corso d'opera, devolvendo alla direzione artiglieria e armamenti tutto ciò che si riferiva all'armamento e all'allestimento; poco prima dell'approntamento lo stato maggiore, per il tramite della direzione generale del C.R.E.M., provvedeva al personale e, quindi, secondo le esigenze operative, alla dislocazione in base alla priorità stabilita personalmente dal capo di stato maggiore, con speciale riferimento alle basi del bacino adriatico, e settentrionale in particolare. L'impiego era devoluto ai comandi marittimi periferici, ai comandi in capo di dipartimento militare marittimo, secondo le direttive generali del capo di stato maggiore.

In riferimento ai soli M.A.S. da 12 t, si riporta la tabella ufficiale di equipaggiamento delle unità tipo S.V.A.N. e derivate ad armamento silurante o cannoniero:(22)

(22) Il termine "Tabella di equipaggiamento" nell'accezione di tabella numerica relativa al personale destinato a rendere operativa l'unità, nel lessico navale moderno è più compiutamente definita col termine "Tabella di armamento", variante intervenuta alla fine degli anni Trenta.

Tabella 3. Tabella ufficiale di equipaggiamento delle unità tipo S.V.A.N. e derivate

M.A.S. da 12 t (*1-62*), (*91-102*), (*140-232*), (*319-326*). Un 47 o 57 mm, eventualmente siluri, 2 mitr. Colt	
Comandante[a]	1
Sotto Capo Timoniere	-[b]
Marinaio sc. o comune	2
Marinaio Cannoniere	(1)
Cannoniere sc. P.S.[c]	1
Cannoniere sc. P.E.	1
Torpediniere A. e M.	–
Torpediniere S. imbarca sui motoscafi armati con siluri	
Torpediniere E. imbarca sulle unità provviste di motori elettrici	
Radiotelegrafista[d]	–
Sottocapo Mecc. Motorista o 2° Capo Meccanico	1[e]
Motorista	1
Totale	7

(a) - Possono essere destinati al Comando di M.A.S.: Ufficiali di Vascello effettivi o di complemento – Ufficiali del C.R.E.M. timonieri, nocchieri, ed eventualmente di altre categorie quando danno affidamento – Volontari Motonauti – Sottufficiali timonieri, nocchieri, ed eventualmente di altre categorie quando danno affidamento.

(b) - La contabilità del materiale dei M.A.S. da 12 e da 19 tonnellate è tenuta dai sottufficiali capi carico della flottiglia oppure della squadriglia o sezione.

(c) - I cannonieri P.S. possono essere sostituiti da cannonieri P.E. che abbiano già fatto lodevolmente servizio di puntatore effettivo: per la durata della guerra i cannonieri P.E. che sostituiscono sui M.A.S. i P.S. possono ottenere la classifica di P.S. dopo tre anni di effettivo servizio su M.A.S., quando abbiano proposta favorevole del Comandante della Flottiglia.

(d) - Due radiotelegrafisti ad ogni Sezione esclusi i tipi *Elco* e M.A.S. da 19 tonnellate.

(e) - Direttore di macchina e Capo carico. Sui tipi da 12 e 19 tonnellate può essere sostituito da un motorista anziano, che assume le funzioni di sottocapo meccanico se fuochista altrimenti di sottocapo nella propria categoria: su questi M.A.S. non assume funzioni di capo carico.

L'organizzazione di impiego era per tipi; i M.A.S. erano raggruppati in flottiglie che costituivano unità organiche e amministrative autonome composte da squadriglie in numero variabile, a seconda delle esigenze operative di settore; una flottiglia scuola venne stabilita a Spezia, e come tale non costituiva unità amministrativa autonoma in quanto amministrata dalla difesa marittima della sede. La squadriglia era a sua volta suddivisa in due o più sezioni, composte al massimo di cinque unità.

La dislocazione delle unità organiche, sempre in riferimento al bacino adriatico, era la seguente:

- flottiglia alto Adriatico, sede Venezia, basi di raddobbo Venezia e Ancona, su tre squadriglie e una sezione non inquadrata;
- flottiglia basso Adriatico, sede e base di raddobbo Brindisi, su tre squadriglie.

La dipendenza amministrativa e tecnica dei comandi flottiglia discendeva dall'Ispettorato e comando superiore M.A.S.,(23) con sede a Venezia presso la Flottiglia M.A.S. dell'alto Adriatico e alle dirette dipendenze del capo di stato maggiore; nel periodo transitorio, ossia fino all'istituzione dell'Ispettorato (primavera 1918), agli alti comandi periferici erano devolute, oltre all'esercizio delle funzioni operative (comando e controllo), anche quelle organiche e amministrative.

La formazione del personale presentò all'inizio grandi difficoltà, poiché i tempi per tale compito si presentavano lunghi rispetto a quelli che contraddistinguevano l'entrata in servizio delle unità, che seguì un ritmo serrato. Era naturale che non si potesse avere un indirizzo ben regolato e deciso nell'approntamento degli equipaggi dei M.A.S., poiché l'esperienza non aveva ancora convalidato quanto l'impiego andava richiedendo.

Come norma di massima, era stabilito che gli equipaggi fossero riuniti almeno un mese e mezzo prima dell'entrata in servizio dei mezzi sui quali erano stati destinati, e che nel frattempo facessero pratica su quelli in avanzato approntamento presenziando alle operazioni di allestimento; che i nuovi comandanti eseguissero un conveniente tirocinio a bordo dei M.A.S. in corso di collaudo e/o un altrettanto conveniente affiancamento ad altri già in comando prima di assumere il comando effettivo; che i motoristi fossero inviati – dopo un corso tecnico svolto a Venezia sul vecchio

(23) Dipendenza stabilita nell'aprile del 1918, e al cui vertice di comando era stato posto il capitano di vascello Costanzo Ciano.

incrociatore corazzato *Carlo Alberto* – a prendere pratica presso le ditte nazionali costruttrici di motori o presso i cantieri che montavano sulle imbarcazioni i motori statunitensi, e partecipassero alle prove di collaudo. Già a partire dal 1917 la previsione del fabbisogno dei motoristi risultava la seguente:

Per motori	Per il 1917	Per il 1918	Totale
Sterling	24	130	154
Isotta	46	92	138
Fiat	65	60	125
Totale	132	282	417

La previsione soddisfaceva abbastanza realisticamente l'approntamento del 2° e 3° centinaio di M.A.S., che all'aprile del 1919, completamento del programma delle costruzioni, sarebbe risultato di 850 specialisti.

Dopo un tale avvio d'occasione, la formazione del personale ebbe un *iter* più regolare, avendo potuto l'organizzazione creare strutture non ancora definitive ma già in grado di far fronte alla richiesta. In un primo tempo a Venezia furono riuniti e avviati i corsi sia per l'abilitazione al comando sia per la condotta dei motori (utilizzando per quest'ultima le strutture esistenti della scuola meccanici). Pur con ciò l'organizzazione aveva ancora un carattere di provvisorietà in quanto le strutture operavano in ambiente molto prossimo al fronte e a immediato contatto con l'impiego attivo, e risentivano delle differenti direttive cui dovevano rispondere e della poca pratica a bordo per non stornare i mezzi dal loro servizio.

Finalmente, nel novembre del 1917 tutta l'organizzazione relativa alla formazione del personale e all'addestramento ebbe una definitiva messa a punto, e fu ospitata a Spezia nel complesso delle strutture del Varignano, con l'istituzione di una scuola motoristi con corsi della durata di quattro mesi, una scuola per l'abilitazione al comando, un'officina adeguata e una squadriglia M.A.S., formata da un campionario di unità dei diversi tipi in servizio e fornite dei vari modelli di motori, da utilizzare come mezzo addestrativo. Tale provvedimento risolse in maniera organica il problema della formazione del personale di comando, di governo e tecnico e del suo addestramento prima dell'invio alle destinazioni operative. Nel

luglio del 1918, infine, fu approvato il "Regolamento per il servizio della flottiglia e delle scuole di abilitazione per conduttori e motoristi dei M.A.S." edito dall'ufficio del capo di stato maggiore della Marina, che dava stabilità alla relativa organizzazione.

Per fornire numeri atti a quantificare il problema del personale dei M.A.S., gli "addetti" – scuole e impiego per armare le 422 unità programmate – all'armistizio risultavano:
- 160 ufficiali in comando;
- 340 conduttori abilitati;
- 850 motoristi;
- 960 specialisti;
- 440 cannonieri;
- 1750 marinai, timonieri, furieri, infermieri;

per una forza di 4500 uomini.

Tipologia dell'impiego

La missione assegnata al M.A.S. dallo stato maggiore in sede di definizione del mezzo era "proteggere il traffico marittimo con particolare riferimento alla minaccia subacquea", missione sostanziata in concetto di impiego che da subito le potenzialità proprie del mezzo in termini di flessibilità operativa estesero a compiti sempre più diversificati. L'idea iniziale di mezzo navale idoneo ai soli compiti derivati dalla missione fu subito superata dall'esperienza operativa, che richiedeva in egual misura lo svolgimento di compiti affatto riconducibili al concetto operativo originale ma perfettamente rispondenti alle capacità belliche del mezzo in riferimento a necessità contingenti dettate dall'idrografia del bacino di impiego, dall'adeguamento alla richiesta di azione e soprattutto dalla diversificazione della minaccia nel tempo. Una flessibilità di impiego che il M.A.S. ha puntualmente sempre soddisfatto e che pose l'utilizzatore – la Regia Marina – nella favorevole condizione di sfruttare compiutamente l'ampio arco di attività che le ricche qualità di base del nuovo prodotto erano in grado di svolgere: le buone qualità nautiche, la velocità, le piccole dimensioni, l'armamento adeguato alla minaccia e al livello di offesa, la maneggevolezza nella manovra e il rapido approntamento al moto.

Inizialmente – maggio 1916 – il nuovo mezzo sostituì i piccoli e inadatti motoscafi del C.N.V.M. nei servizi di scorta e di sorveglianza del litorale; man mano che entravano in linea le nuove unità fu deciso di di-

slocarle prioritariamente a Venezia e a Grado, la base più avanzata nel Golfo di Trieste, e in seguito anche nei canali delle foci del Po (Porto Levante, Porto Corsini) e in Ancona, ma lo scarso numero di motoscafi disponibili e l'opportunità di non degradare la potenzialità del gruppo di Venezia consigliò di provvedere a queste dislocazioni in secondo tempo.

Sostituendo gradatamente i mezzi del C.N.V.M., i M.A.S. furono impiegati essenzialmente negli stessi compiti difensivi di carattere litoraneo: perlustrazione costiera al fine, anche, di sventare possibili tentativi di sbarco a tergo delle posizioni dell'Esercito, scorta idrovolanti, cattura di velivoli costretti all'ammaraggio, recupero mine; ogni missione offensiva al largo doveva essere preordinata dal comando in capo del dipartimento di Venezia, che esercitava le funzioni di comando e controllo delle forze in mare. Di quale natura fossero le missioni a carattere offensivo non è possibile dare una definizione, in quanto l'impiego non poteva essere racchiuso in una semplice quanto sintetica formula; si può dire che tutte quelle nelle quali le qualità dei M.A.S. potevano avere opportuna applicazione, erano studiate e attuate ma, già a partire dalla fine del 1916, con il forzamento del Canale di Fasana e con la programmata distruzione di un posto di vedetta e telegrafico dell'isola dalmata di Gruizza, non attuata per avverse condimeteo, il comando di Venezia aveva chiare prospettive di impiego.

Dall'inizio del 1917 si ebbe un impiego più stabile dei M.A.S. nella scorta a naviglio impegnato in operazioni tattiche, particolarmente quelle in appoggio al fronte terrestre, con azioni di bombardamento contro costa come quelle eseguite dai *monitor* britannici *Earl of Petersbourgh* e *Sir Thomas Picton* e dall'italiano *Faà di Bruno*, e in missioni di appoggio agli aerei in volo. Le missioni di scorta erano attuate anche con il concorso di torpediniere, con la finalità di proteggere l'azione di bombardamento contro le offese portate da sommergibili, unità leggere di superficie e aerei mediante uno schermo di difesa polivalente in cui la presenza del M.A.S. serviva a confinare la minaccia navale di superficie in aree al di fuori del contatto balistico. I velivoli (aeronavi, idrovolanti, aerei terrestri) che dovevano compiere un lungo tragitto sul mare per arrivare sugli obiettivi avevano nei M.A.S. gli ideali mezzi S.A.R.(24) per la prontezza di intervento nei casi di ammaraggio per avaria o per danni; non solo, ma posizionandosi in

(24) S.A.R. (Search And Rescue), servizio di soccorso in mare.

catena unitamente alle torpediniere, a intervalli regolari, in modo da definire la direttrice di avvicinamento agli obiettivi fino a circa 15-20 miglia dalle coste nemiche, fornivano visivamente al mezzo aereo la rotta anche di notte segnalando la posizione col Donath(25) a luce oscurata rivolto verso l'alto.

A partire da marzo, con l'entrata in servizio dei *MAS 1* e *2* modificati in posamine, con l'installazione dei primi motori elettrici e la messa in opera di sistemazioni volanti per il trasporto delle mine, il comando di Venezia iniziò a utilizzare alcuni M.A.S. in operazioni di posa di piccoli sbarramenti subacquei con mine Bollo nelle acque costiere nemiche, e in particolare sull'accesso alle ostruzioni dei porti di Trieste e Pola, nei canali interni della costiera dalmata e sulle rotte di maggior traffico. In parallelo furono svolte anche missioni di dragaggio, solo in circostanze particolari perché queste procuravano una soverchia usura dei motori; il sistema di dragaggio usato era costituito da un cavo di 50 m con rampini in acciaio opportunamente intervallati, rimorchiato dal M.A.S. in velocità per facilitare lo strappo della presa dal fondo.

Con la fine dell'estate emerse l'esigenza di impiegare i M.A.S. in operazioni di contrasto ad azioni di appoggio al fronte terrestre da parte di unità pesanti austriache che, in previsione dell'offensiva della XIV Armata austro-germanica di von Bülow sul fronte giulio, erano state avvicinate all'area tattica trasferendole da Pola a Trieste. Con la presenza di tali grandi navi i M.A.S. furono inseriti nell'orbita delle azioni tattiche offensive che prevedevano oltre al citato contrasto in mare, il forzamento delle difese del porto di Trieste e l'attacco delle navi all'ormeggio, previe accurate ricognizioni notturne fin sotto i moli.

In settembre iniziarono le operazioni notturne di agguato e le crociere di interdizione antinave per l'attacco a naviglio in navigazione; tali missioni erano complementari a quelle già attive dei sommergibili ma da questi non fattibili sotto costa per la presenza di mine e di bassi fondali. Gli agguati al largo avevano carattere sistematico in zone prestabilite secondo informazioni generali sul traffico marittimo, o immediato in base ai rilevamenti radiogoniometrici. Sul finire dell'anno la pressione dell'offensiva austro-germanica portò allo sgombero di Grado e di

(25) Donath, dal suo inventore, un piccolo proiettore portatile a corrente in uso su unità leggere o a corredo di proiettori a maggiore intensità luminosa.

altre località lagunari, operazioni alle quali i M.A.S. parteciparono con grande efficacia sia nella fase di recupero del personale delle installazioni con missioni di trasporto e di collegamento, sia nella fase di difesa con azioni di ritardo operate principalmente nei canali interni nei confronti della fanteria nemica in avvicinamento, sia nella distruzione delle opere fisse.

In questo periodo altra importante attività dei M.A.S. furono le missioni di infiltrazione e esfiltrazione di sabotatori e informatori condotte a tergo delle linee avversarie o sulla costa istriana. La missione tipica prevedeva l'impiego di una sezione di torpediniere costiere e di un M.A.S., appoggiati al largo da un'altra sezione in crociera: in notti illuni la spedizione lasciava Venezia per dirigere sul punto stabilito per lo sbarco a circa due miglia dalla costa, dove al M.A.S. veniva data libertà di manovra per portarsi sui motori elettrici ben sottocosta, a poco meno di un centinaio di metri dalla spiaggia, sostando in posizione per il solo tempo necessario per il ritorno del battellino che aveva portato a terra le persone da infiltrare; con le stesse modalità in giorni successivi veniva effettuata la missione di esfiltrazione. Sulla stessa linea di esecuzione erano le incursioni con gli arditi del Reggimento Marina per la temporanea occupazione di località tatticamente ritenute importanti o per colpi di mano contro isolati capisaldi o presidi di fanteria nemica. In questa casistica rientravano le missioni svolte da una sezione di M.A.S. dislocata sul Lago di Garda (le cui sponde settentrionali erano territorio austriaco) per condurvi operazioni di vigilanza e di appoggio alla I e alla VII Armata.(26)

Con l'arretramento del fronte sul Piave, in previsione di un possibile attacco austriaco in forze contro la piazza di Venezia, anche i M.A.S. furono chiamati a concorrere alla difesa preventiva e, al momento dell'attacco, ad azione di controffesa da condursi a oltranza; i M.A.S., in versione silurante, furono quindi dislocati, oltre a Venezia, ad Ancona, a Porto Corsini, a Porto Levante, alle foci del Sile e a Valona, impegnati in continue missioni di vigilanza foranea e litoranea notturna.

Con il 1918 l'assetto delle missioni e delle dislocazioni dei M.A.S., lasciato alle spalle il burrascoso periodo della fine dell'anno precedente,

---

(26) Il Lago di Garda nello schieramento italiano costituiva una cerniera fra la VII Armata a sinistra e la I a destra.

divenne più stabile, e poté uniformarsi alle direttive fondamentali delle attività periodiche. Furono perciò stabiliti turni di servizio delle squadriglie con attività sostanzialmente offensive mediante agguati in aree di traffico o in vicinanza delle basi navali, crociere di interdizione antinave e crociere notturne di ricerca e distruzione del naviglio avversario in aree di traffico, pur senza tralasciare gli altri tipi di missione, fra i quali la scorta degli aerei era ancora preminente.

Nelle direttive del periodo (marzo 1918), in particolare nella circolare del capo di stato maggiore della Marina del 10 luglio 1918, a consuntivo dell'esperienza di tre anni di guerra (non ancora terminata) sull'impiego dei M.A.S., con invito rivolto ai comandi di uniformarsi, si legge:

> *I M.A.S. siluranti dell'Adriatico debbono considerarsi essenzialmente armi offensive e pertanto dovranno essere esclusi da servizi di vigilanza e di perlustrazione, che per la loro periodicità risultano molto gravosi per gli equipaggi, e logorano i motori moltiplicando le cause di avaria degli stessi. È necessario che sia curata gelosamente e continuamente l'efficienza di queste unità, per averle pronte a colpire il nemico così nei suoi porti come in mare.*(27)

Un invito a stabilizzare l'impiego e a tutelare l'efficienza del mezzo unitamente alla sanità fisica degli equipaggi nella prospettiva di un periodo meno "affannoso" per i positivi risultati che la salda tenuta della linea del Piave faceva presagire.

Attività operativa

Allo scopo di far meglio comprendere il pesante impegno e il diuturno lavoro dei M.A.S., impiegati nei tre anni di operazioni sul mare senza risparmio nelle più disparate missioni, viene offerto un quadro, il più esauriente possibile, dell'attività svolta nel bacino Adriatico definita volutamente "operativa" e non "bellica", proprio per farvi rientrare anche quell'attività minore che senza clamore di grande risultato bellico, senza spazio nei bollettini di guerra e nelle periodiche citazioni dello

(27) US, *Cronistoria documentata* ..., cit., fasc. X, p. 21.

stato maggiore ha comunque contribuito in termini di tempo, mezzi, di umana fatica, di silenzioso impegno e sacrificio al felice risultato dell'offensiva di Vittorio Veneto dell'autunno 1918. Ovviamente, fra tutte queste trovano spazio solo quelle attività ritenute più importanti ai fini di quanto preposto.

Le attività sono elencate cronologicamente e descritte in forma di diario.

Anno 1916

- *22 maggio.*
  Durante una scorta a idrovolanti nel Golfo di Trieste, il *MAS 19* (comandante, volontario motonauta Ernesto Grammaticopulo) della 2ª Squadriglia di base a Grado, nei pressi di Punta Grossa attacca e abborda un grosso motoscafo austriaco, *Leni*, ne cattura l'equipaggio e prende a rimorchio il mezzo sotto mitragliamento dell'idrovolante austriaco *L. 64*, peraltro inefficace, intervenuto sul cielo dell'azione; nel prosieguo della navigazione di rientro è poi costretto a mollare il rimorchio per un cavo nell'elica. Il *Leni* sarà successivamente recuperato dagli austriaci.

- *25 maggio.*
  Al largo di Grado il *MAS 19* nel corso del rientro da una missione di ricognizione nel Golfo di Trieste, ingaggia un breve combattimento con un grosso rimorchiatore armato di scorta a idrovolanti, costringendolo a riparare sotto costa sotto la protezione delle batterie costiere.

- *7 giugno.*
  Nella notte fra il 6 e il 7 i *MAS 5* e *7*, rispettivamente al comando dei tenenti di vascello Alfredo Berardinelli e Gennaro Pagano di Melito, avvicinati agli obiettivi[28] dalle torpediniere costiere *34* e *38 PN* penetrano nella rada di Durazzo (Albania), e affondano col siluro il piroscafo austriaco *Lokrum* (924 tsl).

---

(28) L'avvicinamento agli obiettivi veniva effettuato da torpediniere costiere avendo a rimorchio i M.A.S., cui veniva data libertà di manovra a poche miglia (normalmente intorno alle 5-10 miglia) dall'ingresso delle ostruzioni.

Il tenente di vascello Gennaro Pagano di Melito. (Fototeca USMM)

- *11 giugno.*
  Ricognizione notturna da parte di un M.A.S. della squadriglia di Grado nell'area del porto di Trieste per verificare la messa in opera di nuove misure di difesa a seguito dell'incursione del 25 maggio dell'aeronave italiana *V. 2* contro la stazione di vedetta *IV* di Punta Salvore. Il M.A.S. riscontra un'intensa vigilanza a mezzo di proiettori che gli impedisce di portarsi a meno di 300-400 m dalle dighe foranee.

- *16 giugno.*
  Con partenza da Brindisi, nella notte fra il 15 e il 16 i *MAS 5* e *7* della 1ª Squadriglia, al comando dei già citati ufficiali, avvicinati dalle torpediniere costiere *35* e *37 PN*, penetrano nella rada di San Giovanni di Medua (Albania) per attaccare piroscafi alla fonda; dopo una rapida ricognizione sono costretti al rientro per assenza di bersagli.

- *24 giugno.*
  I *MAS 12* e *19* della Squadriglia di Grado in missione di scorta a idrovolanti nel Golfo di Trieste recuperano un velivolo francese ammarato per danni, e col fuoco delle armi di bordo costringono al ritiro aerei nemici intervenuti per contrastare l'operazione.

- *25 giugno.*
  Da Grado un M.A.S. della locale squadriglia, protetto da tre torpediniere costiere PN, ripete la missione di ricognizione degli appresta-

menti difensivi dell'area del porto di Trieste, frustrata dall'intervento di batterie costiere che costringono la formazione al rientro.

- *26 giugno.*
  Nel corso di una ricognizione offensiva nella notte fra il 25 e il 26 nella rada di Durazzo in presenza di forte reazione avversaria, i *MAS 5* e *7* della 1ª Squadriglia di Brindisi, rispettivamente al comando dei tenenti di vascello Alfredo Berardinelli e Gennaro Pagano di Melito, avvicinati dalle torpediniere costiere *34* e *36 PN* attaccano senza successo col siluro il piroscafo *Galitia* e danneggiano gravemente il piroscafo austriaco *Serajevo* (1111 tsl), che affonda appoggiandosi sul fondale. Le due unità rientrano senza danni.

- *27 giugno.*
  Nel Golfo di Trieste quattro torpediniere da Venezia e altrettanti M.A.S. da Grado usciti in appoggio a un idrovolante che opera sul cielo della città, ingaggiano un violento combattimento con le batterie costiere di San Rocco e di Punta Sottile senza riportare danni.

- *4 luglio.*
  Da Brindisi escono i *MAS 5* e *7* unitamente alle torpediniere costiere *35* e *38 PN*, con funzione di mezzi avvicinatori, per una missione contro unità mercantili alla fonda nella rada di Durazzo; le cattive condimeteo non consentono la continuazione della missione, per cui tutta la formazione rientra alla base.

- *15 luglio.*
  Il motoscafo *Oleander* del C.N.V.M. comandato dal tenente di vascello Luigi Rizzo, comandante della squadriglia M.A.S. di Grado, esegue nottetempo una ricognizione delle ostruzioni del porto di Trieste senza poterla portare a compimento per la prematura scoperta da parte della stazione di vedetta di Punta Sottile. La missione consente, comunque, di localizzare e stimare l'efficacia dei proiettori.

- *25 luglio.*
  Nella notte fra il 24 e il 25 viene ripetuta la missione contro Durazzo da parte dei *MAS 5* e *7* avvicinati dalle torpediniere costiere *33* e *37 PN* e sotto la scorta della *38 PN*; per avaria a una delle torpediniere durante l'avvicinamento, la formazione giunge sottocosta nemica in

ritardo (poco prima dell'alba) sul previsto, per cui essendo venuto a mancare il fattore sorpresa l'azione viene differita e le unità dirigono per il rientro.

- *2 agosto.*
  Il *MAS 6*, avvicinato dalla torpediniera costiera *33 PN* e scortato dalla *37 PN*, nella notte fra il 1° e il 2 penetra nella rada di Durazzo e attacca col siluro un piroscafo alla fonda, senza risultato per avaria degli ordigni che compiono una corsa irregolare. Malgrado la violenta reazione avversaria il M.A.S. rientra indenne a Brindisi.

- *4 agosto.*
  Nella notte fra il 4 e il 5, i *MAS 17* e *22* della squadriglia di Grado e le torpediniere costiere *24* e *46 OS* da Venezia compiono un'azione diversiva di simulazione di sbarco lungo la costa fra Duino e Sistiana allo scopo di distogliere la difesa dal concomitante attacco di un reparto dell'Esercito. L'operazione consiste nell'abbandono in costa dello scafo di una vecchia torpediniera per attirarvi la reazione nemica, mentre le altre unità avrebbero attaccato in punti diversi. Il persistere in zona di cattive condimeteo che impediscono l'uscita dei M.A.S. e fanno rompere i cavi di rimorchio della vecchia torpediniera il cui scafo va alla deriva, fanno abortire la missione.

- *10 agosto.*
  Due M.A.S. da Grado scortano due siluranti, che bombardano nottetempo il tratto di costa fra Sistiana e Duino, nel Golfo di Trieste.

- *11 agosto.*
  Nella notte fra il 10 e l'11 i *MAS 17* e *22* da Grado, unitamente alle torpediniere costiere *40* e *41 PN*, *46 OS* e *58 OL* della 5ª Squadriglia di base a Venezia e a una cannoniera, ripetono l'azione diversiva nel Golfo di Trieste utilizzando lo scafo di un'altra vecchia torpediniera; lo scafo civetta viene abbandonato nei pressi di Miramare, mentre i due M.A.S., poco più a sud, nei pressi di Barcole, lanciano brulotti incendiari. Violenta la reazione delle batterie costiere della zona.

- *15 agosto.*
  I *MAS 19* e *22* della squadriglia di Grado in missione di appoggio a sette idrovolanti italiani e due francesi in missione di bombardamento su

Trieste, sotto il fuoco delle batterie costiere riescono a prendere a rimorchio uno dei due velivoli francesi ammarato per danni riportati in azione e a recuperare il corpo di un aviatore francese del secondo velivolo abbattuto in mare nel corso di un combattimento aereo.

- *13 settembre.*
  Da Brindisi il *MAS 6* effettua una crociera notturna di interdizione lungo la costa nord unitamente a quattro torpediniere costiere PN per investigare sull'avvistamento di luci sospette.

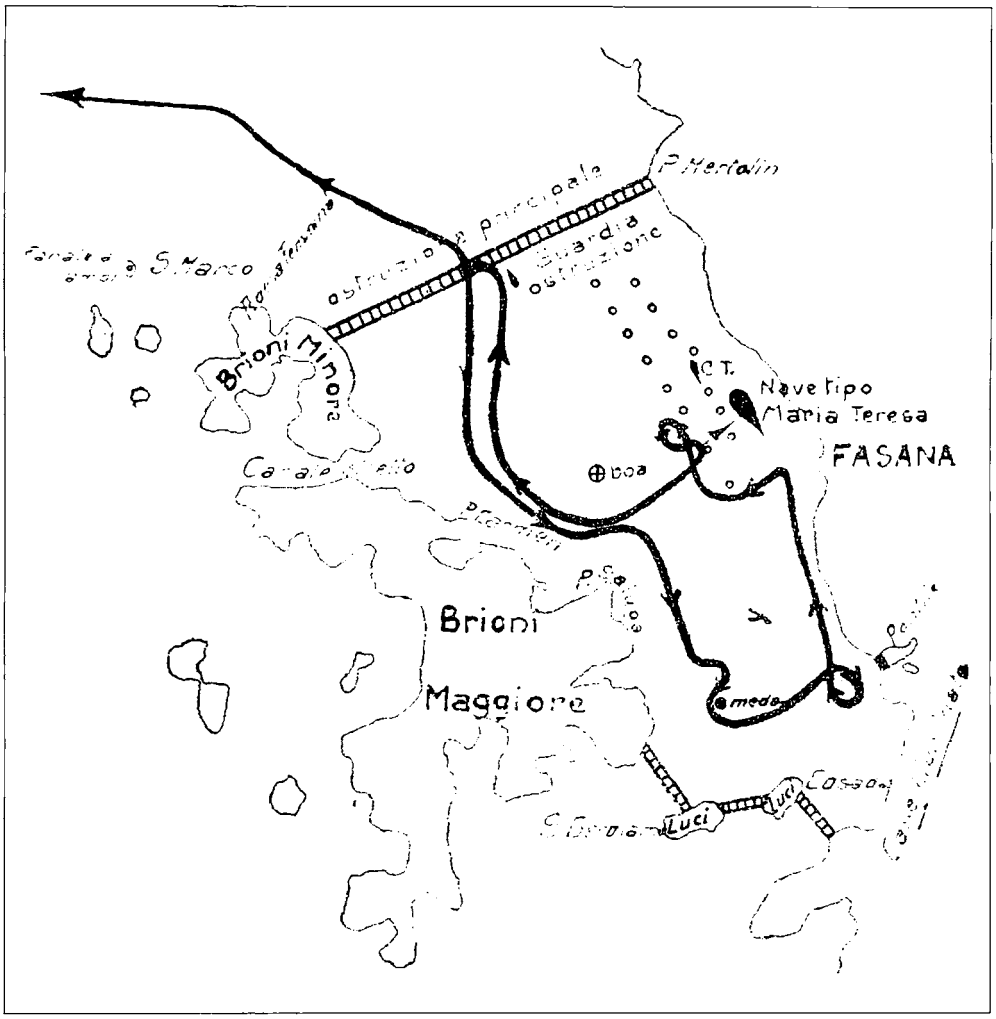
  Missione di appoggio di due M.A.S. da Grado e di quattro torpediniere (*40*, *41* e *42 PN* e *46 OS*) da Venezia a 26 aerei Caproni in azione di bombardamento su Trieste. La reazione nemica svolta con idrocaccia e batterie costiere contro la formazione navale non produce danni.

- *22 settembre.*
  Da Venezia il *MAS 1* sotto scorta delle torpediniere costiere *13*, *14*, *15*, *16* e *18 OS* in partenza da Venezia tenta lo sbarco di un gruppo di arditi per distruggere gli hangar dell'idroscalo di Parenzo, sulla costa istriana. La spedizione è costretta al rientro per l'intervento delle locali batterie costiere.

- *2 novembre.*
  Il *MAS 20* (comandante, tenente di vascello Ildebrando Goiran) da Venezia nella notte fra il 1° e il 2 con l'ausilio della torpediniera costiera *9 PN* e appoggiato al largo dal cacciatorpediniere *Zeffiro*, penetra nel Canale di Fasana, dove secondo la ricognizione aerea sono alla fonda un cacciatorpediniere e una corazzata, forzando le ostruzioni attraverso un varco creato con il loro abbassamento mediante pesi trasportati dalla torpediniera.
  Dopo una lunga ricognizione all'interno, il M.A.S. avvista la corazzata *Erzherzog Ferdinand Max*,[29] e stringendo la distanza fino a 400 m lancia i due siluri di dotazione, che per difetto di funzionamento degli

---

(29) Unità della classe "Erzherzog Karl" (3 unità), 10 472 tds, entrate in servizio nel 1900-1907, erano navi ben riuscite, dalle sovrastrutture molto compatte, ben protette, sebbene di caratteristiche inferiori a quelle contemporanee in servizio nelle altre Marine.



Forzamento del Canale di Fasana (1-2 novembre 1916) da parte del *MAS 20*. L'unità identificata come tipo "Maria Teresa" (incrociatore corazzato) era in realtà la corazzata *Erzherzog Ferdinand Max*. (C. Manfroni, *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1914-1918*, Bologna, Zanichelli, 1923)

acciarini non scoppiano. Il M.A.S. riguadagna indenne l'uscita dopo aver ritrovato il varco segnalato da un marinaio lasciato sul posto su un battellino.(30) Raccolto il marinaio, il M.A.S. dirige per il rientro. Del-

(30) Il marinaio scelto Michelangelo De Angelis era stato lasciato a guardia del

l'incursione navale il nemico si accorge soltanto alla luce del giorno, al riscontro dell'abbassamento delle ostruzioni e al ritrovamento dei siluri in costa, in quanto causa il rumore dei motori a scoppio del M.A.S. aveva ipotizzato un attacco aereo. Per l'azione il comandante Goiran viene decorato con la medaglia d'oro al valore militare.

- *4 novembre.*
  I *MAS 6* e *7* nella notte fra il 3 e il 4 lasciano Brindisi a rimorchio e sotto scorta delle tre torpediniere costiere *33*, *36* e *37 PN* per una ricognizione offensiva nella rada di Durazzo; alla fonda è il piroscafo austriaco *Gorizia*, che i due M.A.S. tentano di affondare senza riuscirvi, causa corsa irregolare dei siluri. Sulla via del rientro il *MAS 7* durante la manovra per riprendere il rimorchio dalla torpediniera *36 PN* viene da questa investito, riportando lo sfondamento della prora. Il mezzo affonda rapidamente con la perdita di un marinaio.

- *4 dicembre.*
  Il *MAS 10* durante la scorta a una cannoniera da Grado alla foce dell'Isonzo è sottoposto al fuoco della batteria costiera di Punta Sdobba. Le due unità rientrano indenni.

- *25 dicembre.*
  Nella notte fra il 24 e il 25 i *MAS 3* e *6*, scortati dalle torpediniere costiere *35*, *36 PN* e *54 AS*, effettuano nella rada di Durazzo una ricognizione offensiva contro unità mercantili alla fonda; a tre miglia dall'obiettivo la collisione con un relitto sommerso provoca la rottura di un'elica del *MAS 6*, costringendo la spedizione al rientro.

- *27 dicembre.*
  Il *MAS 28* in fase di rientro da una missione nelle acque albanesi, per un violento incendio sviluppatosi per cause imprecisate nel locale motori, affonda tra Corfù e l'isolotto di Fano. L'unità sarà in seguito recuperata e rimessa in efficienza.

---

varco con l'ordine di segnalare la posizione con un piccolo fanale a luci oscurate; De Angelis, fedele alla consegna, quantunque più volte illuminato da un proiettore, per ben due ore rimase sul battellino, dando utili indicazioni al M.A.S. per il passaggio in sicurezza delle ostruzioni. Al De Angelis venne concessa la medaglia d'argento al valore militare.

Anno 1917

- *22 febbraio.*
  Nella notte fra il 21 e il 22 il *MAS 1* scortato dalle torpediniere costiere *13, 14, 16, 18 OS*, da Venezia, tenta lo sbarco di un drappello di arditi a Parenzo per distruggere gli hangar del locale idroscalo; la missione fallisce per la pronta e violenta reazione della locale batteria costiera, che costringe la formazione al rientro.

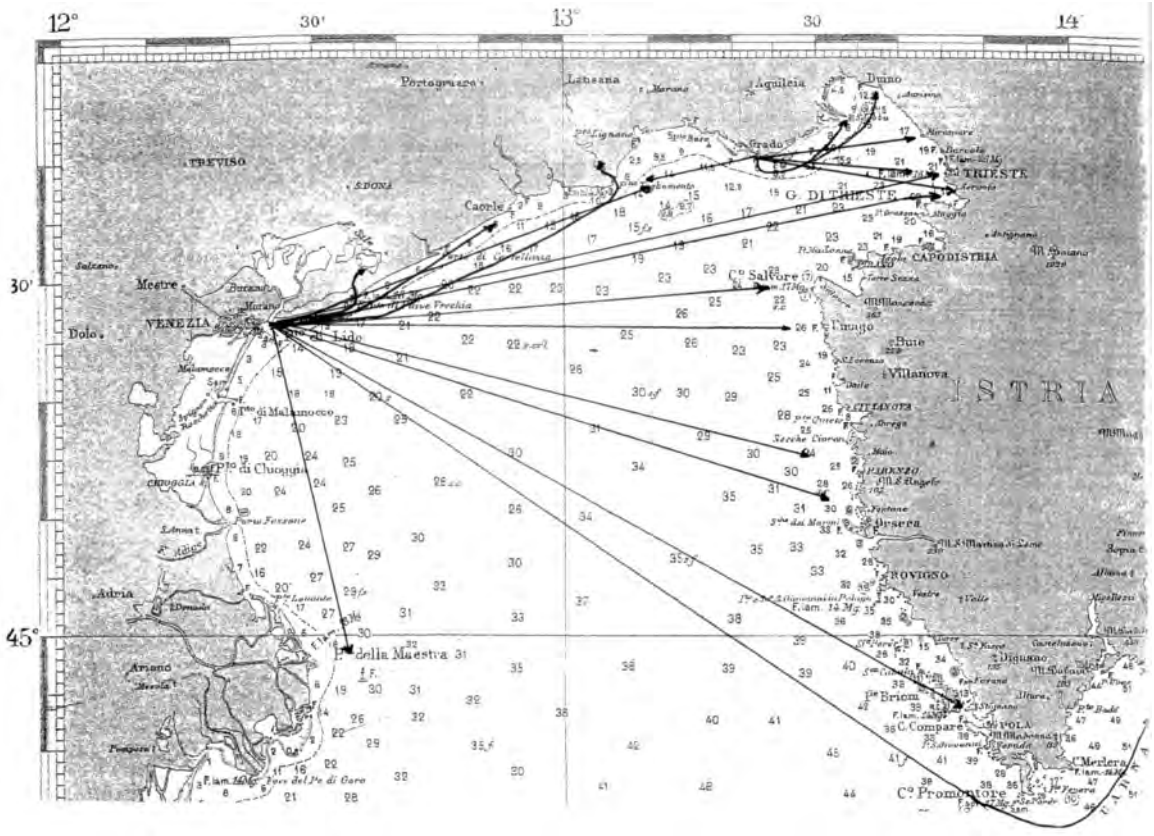
- *28 febbraio.*
  Nel corso della notte il *MAS 49*, in servizio di guardia alle ostruzioni in avamporto a Brindisi, non potendo reggere al mare grosso tenta di rientrare in porto, ma per investimenti e avarie viene abbandonato e lasciato alla deriva finendo sugli scogli e affondando. Saranno recuperati solo i motori.

- *15 marzo.*
  Ricognizione delle difese del Vallone di Muggia (Trieste) effettuata nella notte fra il 14 e il 15 dal *MAS 18* (comandante, tenente di vascello Luigi Rizzo) da Grado,avvicinato dalla torpediniera costiera *42 PN* da Venezia.

- *27 marzo.*
  Nella notte fra il 26 e il 27 il *MAS 1*, appoggiato da due torpediniere costiere, affonda quattro mine Bollo davanti all'ingresso delle ostruzioni di Capo Mertolin (Fasana).

- *25 aprile.*
  I *MAS 1* e *9* nel corso della notte eseguono un'operazione di posa di mine nelle acque di Umago (costa istriana). Nel corso del rientro a Venezia, al traverso di Caorle i due M.A.S. vengono in collisione, con l'affondamento del *MAS 1*, che sarà recuperato il 1° maggio successivo e rimesso i condizioni di operare dopo 20 giorni di lavori nell'arsenale di Venezia.

- *17 maggio.*
  Nella notte fra il 16 e il 17, i *MAS 2* e *9* con tre siluranti di scorta eseguono il minamento dell'imboccatura di Pola.



Principali direttrici delle azioni dei M.A.S. nell'alto Adriatico.

- *24 maggio.*
  Tutta la squadriglia M.A.S. di Grado è in mare per la scorta ai monitori britannici *Earl of Petersbourgh* e *Sir Thomas Picton*, che eseguono nel Golfo di Trieste azione di bombardamento contro costa in appoggio all'ala a mare della III Armata. Sul cielo dell'azione intervengono idrovolanti austriaci, contrastati da velivoli da caccia nazionali con furiosi duelli aerei. I *MAS 18* (comandante, tenente di vascello Luigi Rizzo, e capo squadriglia) e *53*, a breve distanza dalla costa nemica in azione combinata catturano l'equipaggio di un idrovolante ammarato per danni e costringono alla resa gli aviatori di un secondo idrovolante caduto in mare nelle vicinanze, malgrado l'intervento di batterie costiere e sotto continuo attacco aereo. In

fase di rientro il comandante Rizzo si avvede che il secondo idrovolante ancora galleggia, per cui decide di tornare indietro per affondarlo; malgrado il mezzo proceda a bassa velocità per danni subiti nel corso dell'azione, l'operazione viene portata a termine a colpi d'ascia e sempre sotto intenso fuoco da terra, rientrando in porto a pomeriggio inoltrato.

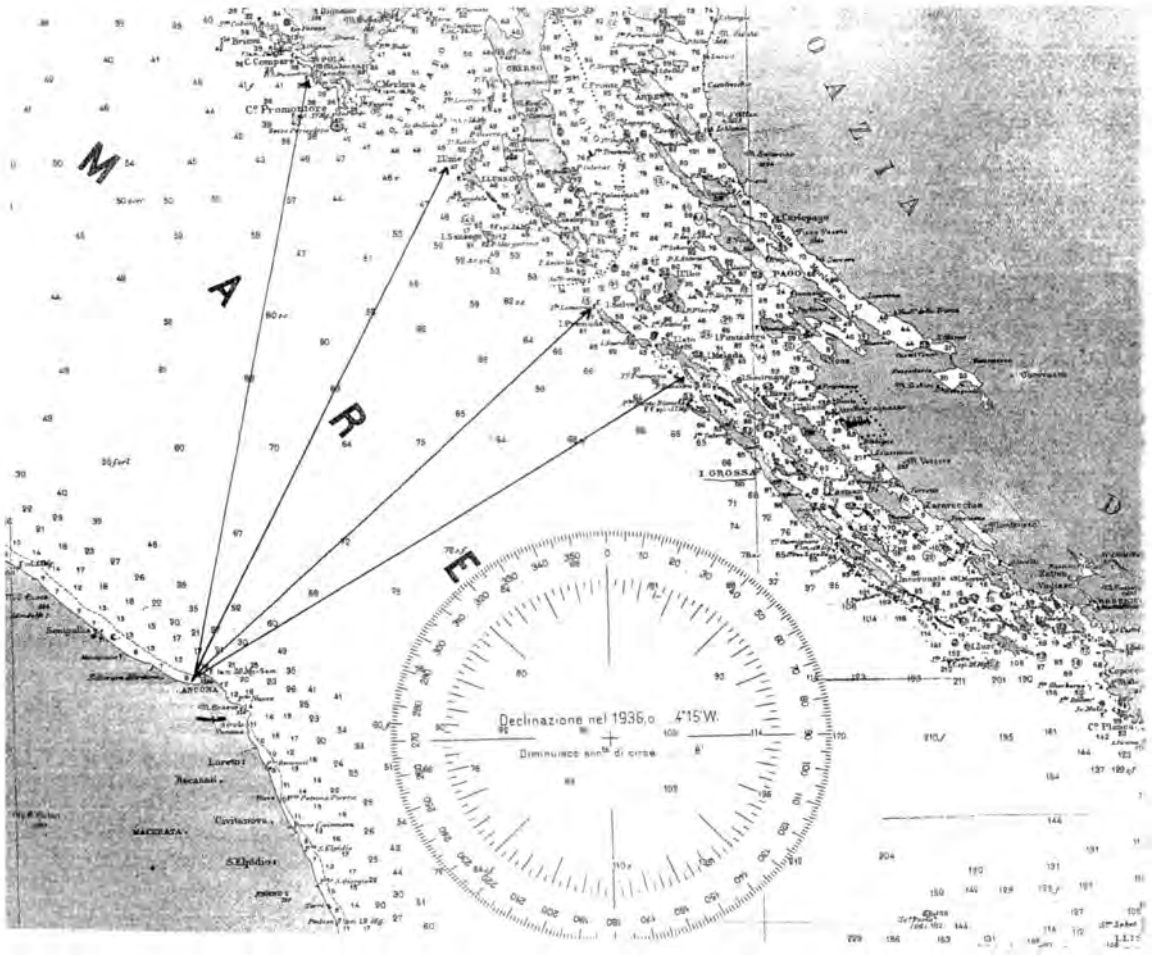
- *25 maggio.*
  Il *MAS 19* da Grado esegue nella mattinata scorta a idrovolanti in volo verso l'Istria; nel pomeriggio esegue la ricerca dell'equipaggio di un idrovolante nazionale abbattuto, nel corso della quale respinge un attacco aereo con il fuoco delle armi di bordo.

- *2 giugno.*
  Da Grado i *MAS 14*, *15* e *19*, in servizio di vigilanza costiera, al largo di Punta Tagliamento entrano in contatto con siluranti nemiche, che li sottopongono a breve quanto inefficace cannoneggiamento. I due M.A.S. al termine dell'azione a fuoco riprendono il servizio di vigilanza.

- *9 giugno.*
  Nella mattinata tre M.A.S., in servizio di vigilanza costiera al largo di Brindisi, avvistano un sommergibile, che attaccano senza risultato.
  I *MAS 14*, *15*, *18* e *19* svolgono servizio di vigilanza costiera davanti a Grado; durante la notte il *MAS 19* esegue azione a fuoco senza alcun risultato contro uno scafo avvistato.

- *20 giugno.*
  Da Venezia il *MAS 16* con scorta di siluranti esce per eseguire azione di sbarco di informatori sulla costa istriana; causa avverse condimeteo l'operazione è annullata e le unità rientrano.

- *18 luglio.*
  Da Venezia, notte 17-18, il *MAS 20* scortato e avvicinato dalle torpediniere costiere *13* e *18 OS* tenta lo sbarco di informatori in località Fontane sulla costa istriana; al traverso di Parenzo le unità vengono scoperte e sottoposte a cannoneggiamento da parte di batterie costiere che le costringono al rientro.



Principali direttrici delle azioni dei M.A.S. nel medio Adriatico.

- *23 luglio.*
  Nel corso della mattina i *MAS 14*, *15*, *19* e *53* della squadriglia di Grado partecipano al recupero di un dirigibile nazionale colpito dalla contraerea e affondato.
  Nel pomeriggio, il *MAS 19* esegue il salvataggio dell'equipaggio di un idrovolante nazionale costretto all'ammaraggio.

- *18 agosto.*
  Il *MAS 31* partendo da Grado esegue uno sbarramento di mine a San Giovanni in Pelago (Istria).

- *19 agosto.*
  Il *MAS 2* da Venezia, avvicinato e scortato dalle torpediniere costiere *40* e *42 PN*, esegue uno sbarramento di mine nel Golfo di Trieste.
  Il *MAS 1* in sezione con i *MAS 9* e *13* e con la scorta di quattro torpediniere esegue una missione di posa di mine presso l'Isola Due Sorelle, sulla costa istriana.

- *20 agosto.*
  Il *MAS 2* ripete l'azione di minamento del giorno precedente nella stessa zona.
  Nel pomeriggio il *MAS 14* posa i gavitelli di segnalazione per il posizionamento di due *monitor* britannici per l'azione di bombardamento del giorno successivo.

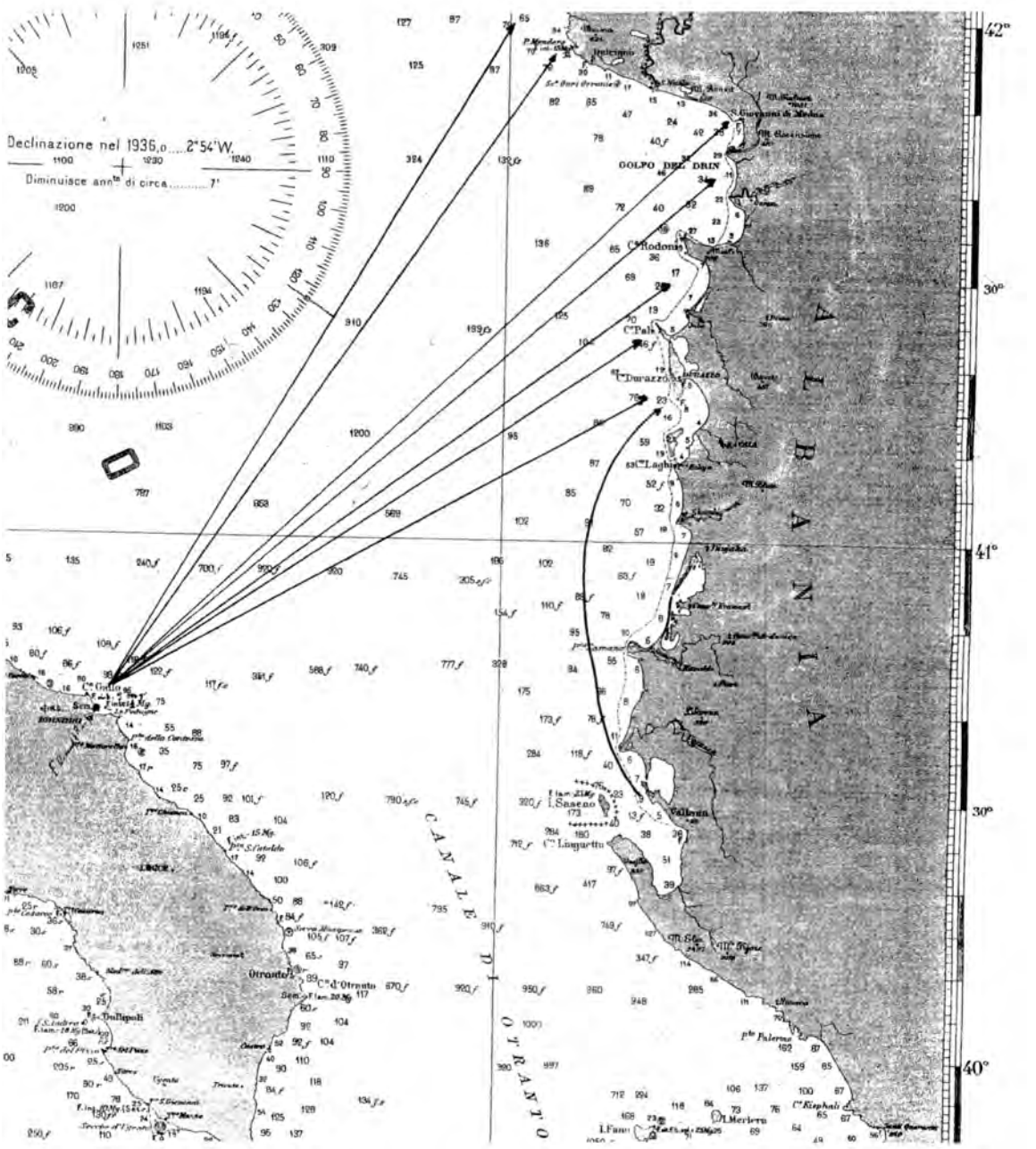
- *21 agosto.*
  I *MAS 2*, *17*, *19*, *21* e *22* effettuano la scorta dei monitori britannici *Earl of Petersbourgh* e *Sir Thomas Picton*, che bombardano le fortificazioni del monte Hermada. Attacco di velivoli austriaci senza conseguenze apprezzabili.

- *23 agosto.*
  Da Grado i *MAS 15*, *17*, *18*, *19*, *21* e *22* eseguono in prima mattinata la scorta dei due monitori britannici del giorno precedente, rientrando alla base nel pomeriggio.

- *26 agosto.*
  Nella notte fra il 25 e il 26 i *MAS 6* e *91* da Brindisi, avvicinati e scortati da torpediniere, eseguono una ricognizione offensiva nella rada di Durazzo, ma la trovano deserta.

- *29 agosto.*
  I *MAS 18* e *20* nella notte fra il 28 e il 29, appoggiati dalle torpediniere costiere *41*, *48* e *58 OL* eseguono pattugliamento ben in vista di Trieste senza contrasto da parte austriaca.

- *1° settembre.*
  Da Grado i *MAS 1* e *2* nella notte fra il 31 agosto e il 1° settembre unitamente alle torpediniere costiere *41*, *46*, *48 PN* e *58 OL* da Venezia eseguono la posa di uno sbarramento di mine Bollo fuori dal porto di Trieste.



Principali direttrici delle azioni dei M.A.S. nel basso Adriatico.

- *16 settembre.*
  Nella notte fra il 15 e il 16 il *MAS 9* scortato dalle torpediniere costiere *15* e *18 OS* tenta lo sbarco di informatori a Fontane sulla costa istriana. Per allarme a terra la missione è annullata, e le unità rientrano alla base.

- *17 settembre.*
  Il *MAS 20* nella notte fra il 16 e il 17 scortato dalle torpediniere costiere *13* e *16 OS* effettua sbarco di informatori a Fontane.

- *18 settembre.*
  Nella notte il *MAS 13* scortato dalle torpediniere costiere *15* e *18 OS* recupera a Fontane gli informatori sbarcati la notte precedente.

- *23 settembre.*
  Il *MAS 16* in servizio di scorta idrovolanti nel Golfo di Trieste, presta soccorso nei pressi di Muggia a un velivolo nazionale abbattuto, ingaggiando combattimento contro una silurante austriaca intervenuta, costringendola a ritirarsi con l'aiuto dei *MAS 15* e *53* sopraggiunti in zona. Il gruppo viene sottoposto a intenso bombardamento da parte di velivoli austriaci, che non procurano danni. In serata tutte le unità rientrano a Grado.
  Nella notte il *MAS 2* esce da Venezia per una ricognizione del Vallone di Muggia, ma per avaria ai motori elettrici è presto costretto al rientro.

- *24 settembre.*
  Il *MAS 20*, di scorta a velivoli nel Golfo di Trieste, viene attaccato da tre aerei nemici e da una torpediniera: si disimpegna con la manovra e con il fuoco delle armi di bordo rientrando indenne a Venezia.

- *5 ottobre.*
  I *MAS 17* e *19* davanti a Porto Recanati catturano e scortano ad Ancona la torpediniera austriaca *TB 11* che si era arresa.

- *14 ottobre.*
  Nella notte fra il 13 e il 14 il *MAS 20* scortato da una sezione di torpediniere costiere della 3ª Squadriglia, *40* e *42 PN*, compie con esito positivo la ricognizione delle dighe e delle ostruzioni del Vallone di Muggia senza essere scoperto.

- *17 ottobre.*
  Il *MAS 20*, rientrando a Venezia da una missione di agguato, a causa di un'avaria ai motori è sbattuto in costa dal mare agitato presso Sant'Erasmo (Porto di Lido), affondando. L'unità sarà recuperata il 22 novembre e rimessa in efficienza.

- *24 ottobre.*
  I *MAS 13 e 16* della squadriglia di Venezia eseguono missione di agguato nel Golfo di Trieste sottocosta a Miramare.
  Lo stesso giorno, all'alba, la XIV Armata austro-germanica del generale von Bülow scatena sul fronte giulio l'offensiva che porterà alla ritirata di Caporetto; il 29 una prima linea di difesa imbastita in tutta fretta sul Tagliamento viene superata, e il 9 novembre una seconda linea che si snoda dal Grappa al mare lungo il corso del Piave porterà alla stabilizzazione del fronte. L'attività dei M.A.S., in particolare di quelli dislocati a Grado e Venezia, è prevalentemente indirizzata allo sgombero di uomini e materiali dalle località costiere e allo svolgimento di azioni di rallentamento dell'avanzata delle truppe austro-germaniche lungo le aree lagunari costiere.

- *25 ottobre.*
  Da Venezia i *MAS 13*, *14*, *15*, *16* e *20* usciti per eseguire sbarramenti di mine, sono costretti al rientro per il mare grosso.

- *26 ottobre.*
  Da Venezia i *MAS 13*, *14*, *15* e *16* nel corso della notte eseguono affondamento di mine Bollo davanti a Trieste, e quindi si portano all'agguato fra Miramare e Barcola, rientrando all'alba.
  Il *MAS 1*, con la scorta e l'avvicinamento delle torpediniere costiere *10* e *11 PN*, lascia Venezia per sbarcare un informatore presso Parenzo, ma a causa delle avverse condimeteo, non avendo riconosciuto il punto di rilascio è costretto al rientro.

- *28 ottobre.*
  I *MAS 13* e *21* da Venezia alle prime luci dell'alba si portano all'agguato 10 miglia a levante di Punta Maestra. Nel corso del rientro a fine missione, avendo il mare grosso spento i motori all'altezza del Lido, il *MAS 21* è spinto in costa a Sant'Erasmo, affondando. Il M.A.S. sarà in seguito recuperato e rimesso in efficienza.

Da Grado nella notte i *MAS 12*, *17*, *20* e *21* si portano all'agguato davanti a Trieste.

- *29 ottobre.*
  I M.A.S. di Grado partecipano allo sgombero della base e a operazioni di attrito contro l'avanzata delle fanterie austriache nei canali interni, ripiegando il 1° novembre a Venezia.
  Nella notte, al rientro a Venezia da una missione di agguato, il *MAS 2* entra in collisione con un'unità della scorta, incendiandosi. Il M.A.S. affonda in acque basse presso l'imboccatura del Porto di Lido; dopo pochi giorni è recuperato, e successivamente è rimesso in efficienza.

- *31 ottobre.*
  Da Venezia i *MAS 16* e *17* sono inviati a Porto Buso e a Sant'Andrea Marano per la distruzione del materiale fisso e recupero del personale in vista dell'occupazione austriaca.
  Il *MAS 19* nella notte è all'agguato davanti a Cortellazzo.

- *1° novembre.*
  I *MAS 19* e *21* risalgono il Tagliamento per ritardare l'avanzata di pattuglie nemiche e recuperare eventuale personale sbandato.
  Due M.A.S. da Venezia sono inviati a Bevazzano per il recupero di due pontoni armati, e due a Porto Buso per analogo compito; due M.A.S. sono inviati all'agguato a Punta Tagliamento.

- *2 novembre.*
  Nella notte i *MAS 17* e *20* risalgono il Tagliamento per contrastare l'attività delle pattuglie nemiche e recuperare personale eventualmente sbandato.

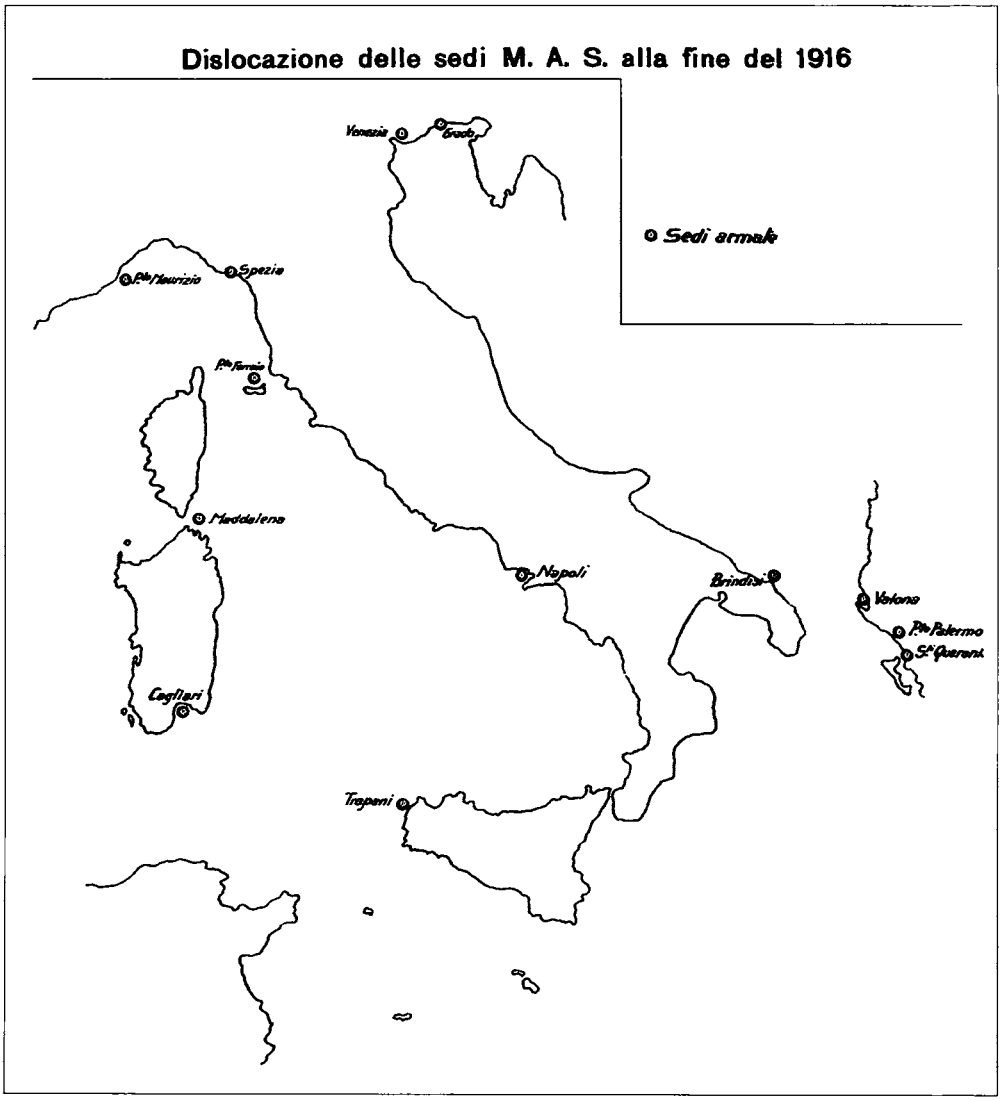
- *4 novembre.*
  L'azione del giorno 2 viene ripetuta dagli stessi M.A.S. nel corso della notte.

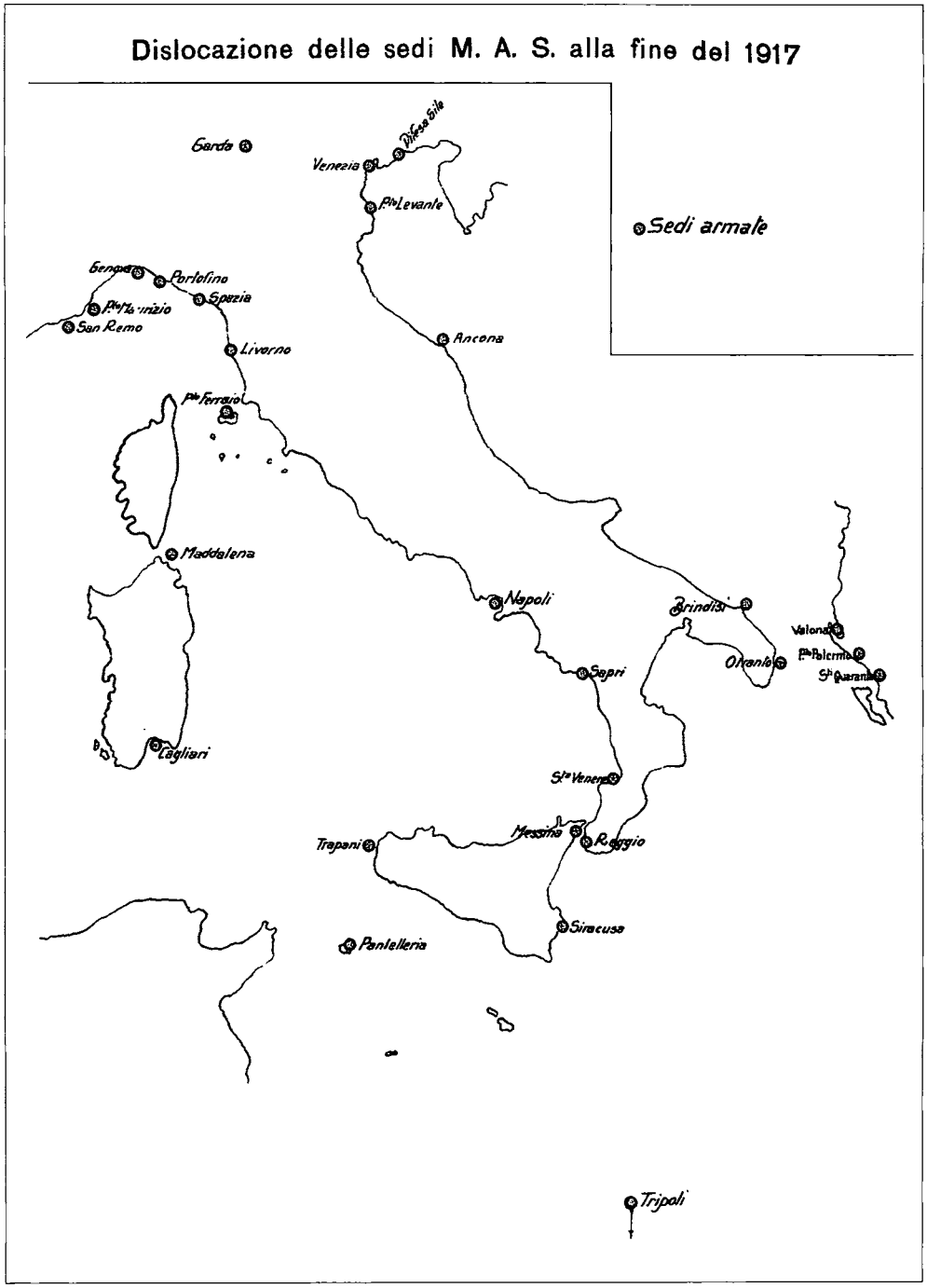
- *7 novembre.*
  I *MAS 15* e *17* risalgono i canali interni fino a Portogruaro per creare scompiglio nelle colonne nemiche in avanzata nella zona.

- *8 novembre.*
  I *MAS 15* e *17* ripetono l'azione.

- *15 novembre.*
  Da Venezia i *MAS 14*, *15*, *16* e *53* sono distaccati alla foce del Sile per la difesa della località.

- *16 novembre.*
  I *MAS 9*, *13* (comandante, capitano di fregata Costanzo Ciano, capo flottiglia) e *15* (comandante, tenente di vascello Alfredo Berardinelli) ap-




Dislocazione delle sedi M. A. S. alla fine del 1917
Sedi armate
Garda
Venezia
Diga di Sile
Pta Levante
Genova
Portofino
Spezia
Pta Maurizio
San Remo
Livorno
Ancona
Pta Ferraio
Maddalena
Napoli
Brindisi
Valona
Pta Palermo
Otranto
Capri
Cagliari
Sta Venere
Trapani
Messina
Reggio
Siracusa
Pantelleria
Tripoli

poggiati da siluranti attaccano con decisione le corazzate costiere austriache *Wien* e *Budapest* che bombardano Cortellazzo costringendole al rientro. Il *MAS 9* non partecipa all'azione tattica per avaria ai motori. I *MAS15* e *16* inviati nel Sile rientrano a Venezia.

- *19 novembre.*
  I *MAS 9* e *15* di notte sono all'agguato davanti Cortellazzo.
  I *MAS 14* e *53* inviati nel Sile rientrano a Venezia.

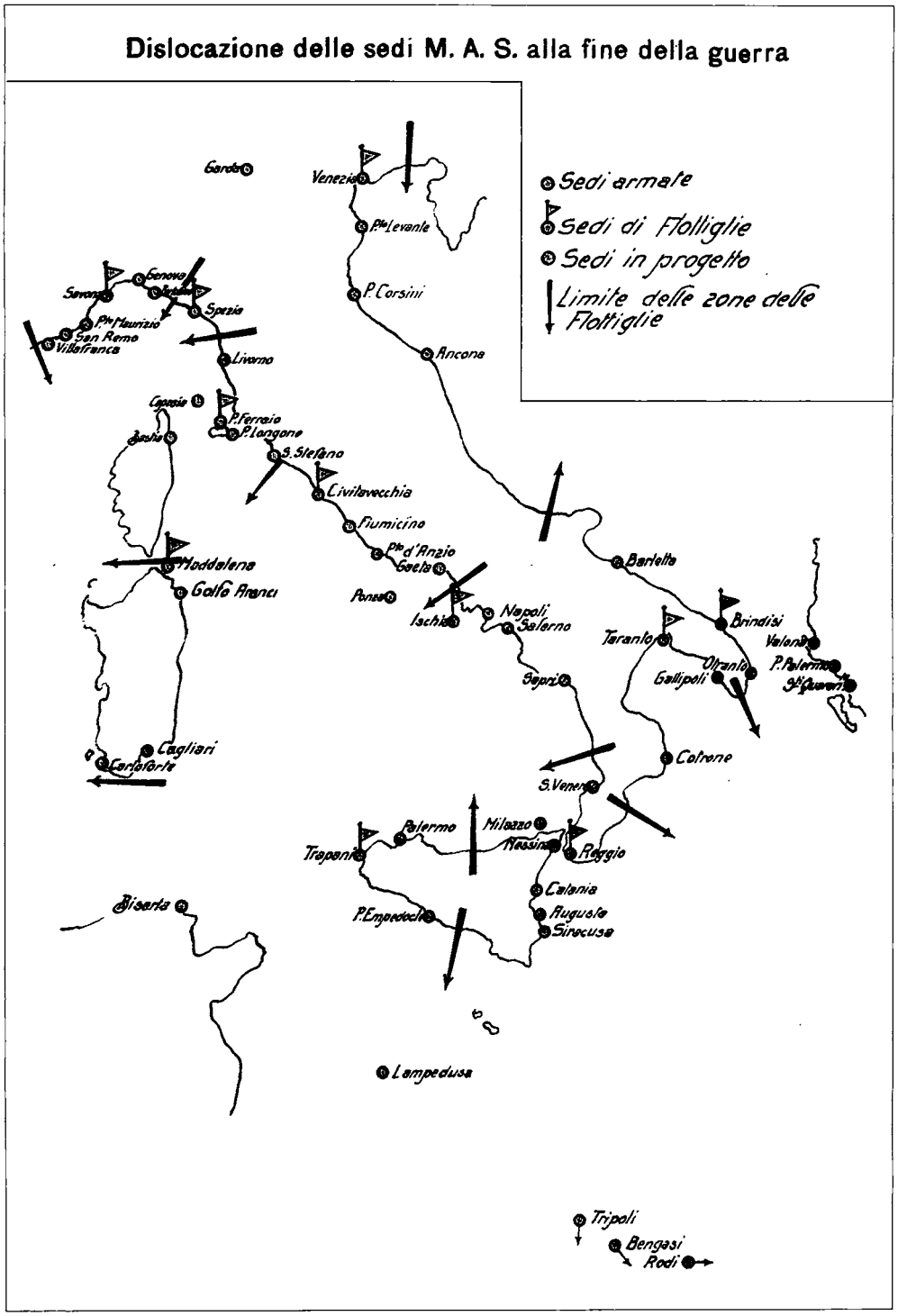
- *20 novembre.*
  Da Ancona i *MAS 17* e *19* partecipano alla ricerca del pontone armato semovente *Alfredo Cappellini*, affondato per siluramento al traverso di Monte Marciano.
  Il *MAS 19* da Ancona è in crociera di protezione del pontone armato semovente *Faà di Bruno*, incagliato.
  Da Venezia il *MAS 20* tenta lo sbarco di informatori a Fontane sulla costa istriana, che non riesce causa mare.
  Durante un violento fortunale abbattutosi sul porto di Otranto, il *MAS 3* rompe gli ormeggi e affonda contro la scogliera. Sono recuperati i motori e le armi.

- *21 novembre.*
  Nella notte fra il 20 e il 21 il *MAS 18* tenta lo sbarco di informatori sulla costa istriana a nord di Fontane; causa avvistamento di unità nemica l'operazione viene differita.

- *24 novembre.*
  Da Ancona il *MAS 19* fornisce appoggio a due rimorchiatori impegnati nella ricerca del pontone armato semovente *Alfredo Cappellini.*

- *30 novembre.*
  Il *MAS 19* fornisce assistenza al cacciatorpediniere *Zeffiro* incagliato davanti a Riccione, e quindi partecipa alle operazioni di recupero del sommergibile *Zoea.*

- *1° dicembre.*
  Nella notte due M.A.S. in sezione con due torpediniere PN effettuano pattugliamento fra Cortellazzo e Punta Tagliamento.


Dislocazione delle sedi M. A. S. alla fine della guerra
Sedi armate
Sedi di Flotiglie
Sedi in progetto
Limite delle zone delle Flotiglie
Grado
Venezia
Pta Levante
P. Corsini
Ancona
Genova
Savona
Spezia
Pta Maurizio
San Remo
Villafranca
Livorno
Capraia
P. Ferraio
P. Longone
Giglio
S. Stefano
Civitavecchia
Fiumicino
Pta d'Anzio
Gaeta
Maddalena
Golfo Aranci
Ponza
Ischia
Napoli
Salerno
Bari
Brindisi
Taranto
Valona
Otranto
Gallipoli
P. Palermo
Sapri
Cagliari
Carloforte
Crotone
S. Venere
Palermo
Milazzo
Messina
Reggio
Trapani
Catania
Augusta
Siracusa
P. Empedocle
Biserta
Lampedusa
Tripoli
Bengasi
Rodi

- *9 dicembre.*
  Nella notte due M.A.S. da Venezia eseguono pattugliamento al largo di Cortellazzo.

- *10 dicembre.*
  Nella notte fra il 9 e il 10, da Venezia i *MAS 9* (comandante, tenente di vascello Luigi Rizzo) e *13* (comandante, capo timoniere 1ª classe Andrea Ferrarini) avvicinati e scortati dalle torpediniere *9* e *11 PN* penetrano nel Vallone di Muggia forzando l'ingresso con il taglio delle ostruzioni; con una navigazione silenziosa sui motori elettrici nella piena oscurità all'interno della rada, identificano le due corazzate costiere *Wien* e *Budapest* all'ormeggio. Dopo una breve ricognizione per accertare la presenza di reti parasiluri, Rizzo assegna i bersagli, e i due M.A.S. stringono le distanze portandosi in posizione favorevole all'attacco; il *MAS 9* lancia i siluri contro la *Wien* che, colpita a centro nave, affonda; i siluri lanciati dal *MAS 13* contro la *Budapest* falliscono il bersaglio. Agli scoppi dei siluri la reazione nemica si fa sentire, ma i due mezzi riescono a uscire dalle dighe foranee e a rientrare a Venezia incolumi. Per tale azione Rizzo è decorato della medaglia d'oro al valore militare.

- *14 dicembre.*
  Nella notte i *MAS 16* e *53* con a bordo reparti di arditi risalgono il corso del Piave Vecchio per operare contro truppe austriache. Il *MAS 16* affonda sotto il fuoco nemico.

- *15 dicembre.*
  Nel Piave Vecchio viene recuperato il *MAS 16* affondato il giorno, prima che tuttavia non potrà essere rimesso in efficienza.

- *19 dicembre.*
  All'avvistamento di unità navali nemiche, da Venezia unitamente a alcune siluranti escono cinque M.A.S. Essendosi nel frattempo il nemico ritirato, le unità rientrano.

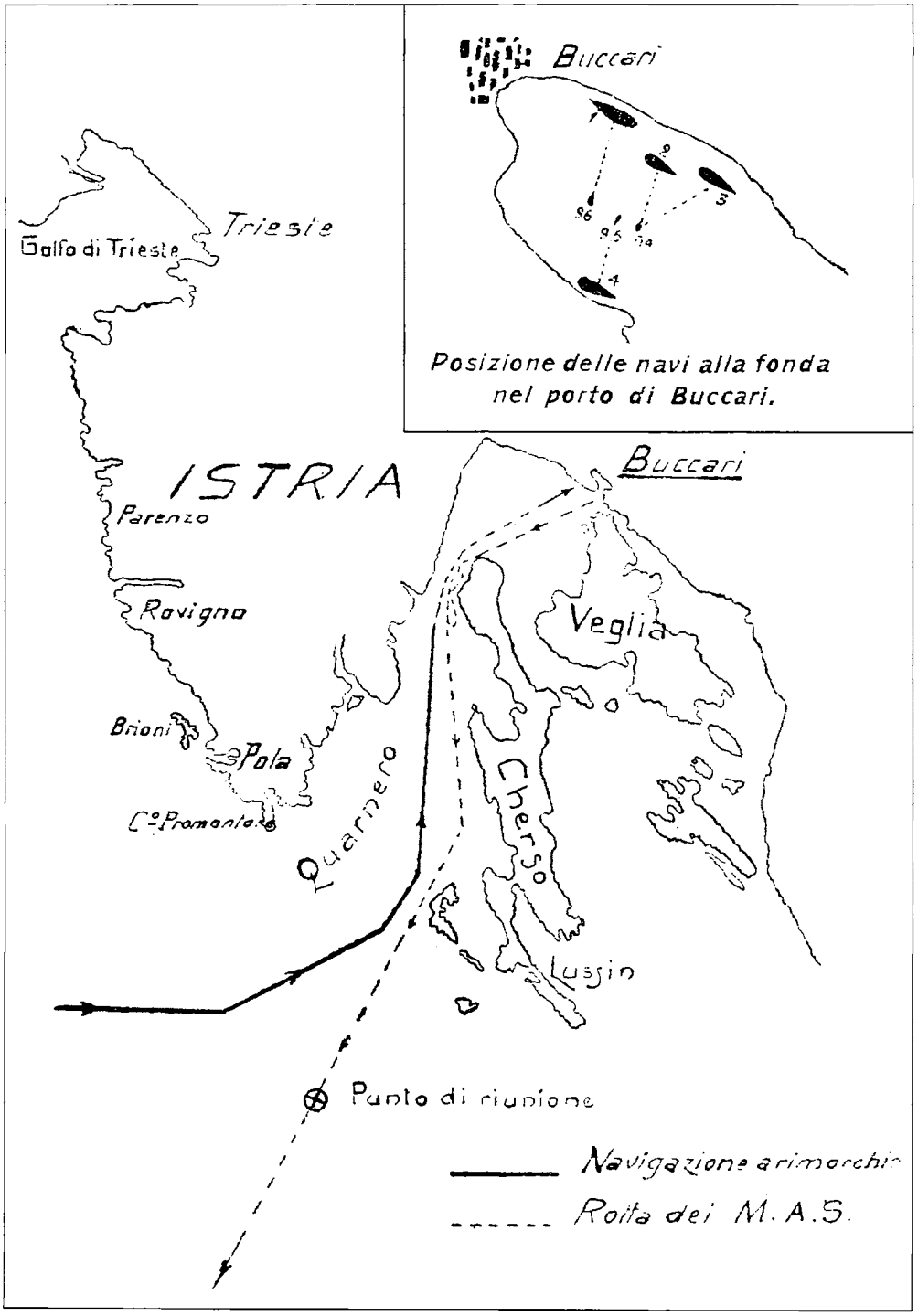
- *25 dicembre.*
  Nella notte fra il 24 e il 25 i *MAS 15, 19* e *27* da Venezia eseguono uno sbarramento di mine al largo di Caorle.

Anno 1918

- *2 gennaio.*
  Nella notte dal 1° al 2 i *MAS 9*, *13*, *15*, *58*, usciti da Venezia, eseguono uno sbarramento con mine Bollo davanti a Caorle.

- *5 febbraio.*
  Da Venezia i *MAS 13* e *14* eseguono una crociera di vigilanza nelle acque del Golfo di Trieste. Al ritorno, per una manovra errata i due mezzi entrano in collisione, e il *MAS 14* affonda.

- *11 febbraio.*
  Nella notte dal 10 all'11, i *MAS 94*, *95*, *96* usciti da Venezia, nell'ambito di un'operazione complessa con partecipazione di siluranti e sommergibili in crociere di protezione, vengono rimorchiati da torpediniere ben addentro il Golfo del Quarnaro, con l'obiettivo di penetrare all'interno della Baia di Buccari, dove la ricognizione aerea aveva segnalato alcuni mercantili alla fonda.
  In pieno assetto di navigazione silenziosa, in notte illune in acque controllate dal nemico, e per più di 50 miglia in acque ristrette, i mezzi penetrano nella baia, eseguono una ricognizione per il riconoscimento dei bersagli e attaccano con i siluri, che per difettoso funzionamento non impattano i bersagli, scoppiando alcuni in costa. La sorpresa è totale e la reazione nemica è lenta nell'organizzarsi, e di ciò approfittano i M.A.S., che in piena velocità guadagnano l'uscita della baia e, rifacendo il cammino a ritroso, con i propri mezzi rientrano ad Ancona. La spedizione è al comando del capitano di fregata Costanzo Ciano, comandante la Flottiglia M.A.S. dell'alto Adriatico, e i comandanti delle unità sono il capitano di corvetta Luigi Rizzo, il sottotenente del C.R.E. Andrea Ferrarini e il tenente di vascello Profeta De Santis; sul *MAS 96* è imbarcato per l'occasione il marinaio volontario motonauta Gabriele d'Annunzio, che in fase di rientro, nelle acque più interne della baia, abbandona tre bottiglie sigillate, galleggianti, ornate con nastri dei colori nazionali e contenenti al loro interno un messaggio inneggiante alla "beffa di Buccari". Il comandante Ciano viene decorato della medaglia d'oro al valore militare.
  Da Brindisi, nel corso della notte i *MAS 9* e *20* avvicinati e scortati dalle torpediniere costiere *37* e *38 PN* tentano il forzamento di Durazzo. Per ritardi occorsi nella navigazione causa avaria a un condensatore della *38 PN* la missione è annullata e le unità rientrano.



L'impresa di Buccari (10-11 febbraio 1918) ad opera dei *MAS 94, 95, 96.* (C. Manfroni, *op. cit.*)

- *9 marzo.*
  Nella notte fra l'8 e il 9 i *MAS 15* e *53* da Ancona effettuano agguato a sud dell'isola di Melada (costa dalmata).

- *14 marzo.*
  I *MAS 17* e *19* usciti nella notte per un agguato a sud dell'isola di Melada sono costretti al rientro per condimeteo sfavorevoli.

- *17 marzo.*
  Nel corso della giornata per allarme aereo i *MAS 17, 19, 21, 22* e *23* lasciano Ancona e partecipano alla difesa contraerei con le armi di bordo.

- *30 marzo.*
  A tarda sera i *MAS 15* e *27* da Ancona con la scorta delle torpediniere costiere *9* e *11 PN* si portano all'agguato a Unie (isola della costa dalmata) ma sono costretti al rientro causa mare.
  Nella notte 29-30 il *MAS 94* da Venezia con la scorta della torpediniera costiera *9 PN* è all'agguato a sud di Pola.

- *9 aprile.*
  Nella notte dall'8 al 9 da Venezia i quattro barchini *Grillo*, *Cavalletta*, *Pulce* e *Locusta*,(31) appoggiati da sette torpediniere costiere e dai *MAS 95* e *96* tentano il forzamento delle ostruzioni del porto di Pola. Causa ritardi lungo il percorso, ed essendo l'alba prossima, la missione viene annullata e le unità rientrano alla base.
  Nel corso della notte i *MAS 15* e *53* da Ancona eseguono agguato a sud dell'isola di Zuri.

---

(31) Chiamati anche "barchini saltatori", erano natanti di 16 m con dislocamento di 8 t e pescaggio 40 cm, mossi da motore elettrico a batterie e armati con due siluri. Particolare era il sistema di scavalcamento delle ostruzioni del quale erano dotati: una catena continua *Galles* munita di ganci per aggrappare il battello alle ostruzioni, mossa da motore elettrico opportunamente sgranato dall'elica, che insieme con un idoneo cambiamento di assetto longitudinale provocato dallo spostamento di pesi da poppa a prua rendeva agevole lo scavalcamento. Ideato dal colonnello del corpo del genio navale Giorgio Pruneri e costruito nell'arsenale di Venezia, le prove finali diedero come risultato lo scavalcamento di un'ostruzione di 5 m di larghezza in 2'40.

- *13 aprile.*
  Nella notte fra il 12 e il 13 i *MAS 95* e *96* con i due barchini *Cavalletta* e *Pulce*, appoggiati da siluranti, tentano il forzamento delle ostruzioni del porto di Pola. Per ritardi accumulati durante la navigazione di avvicinamento, la spedizione sul far del giorno non è ancora in prossimità dell'obiettivo; venuto a mancare il fattore sorpresa, per evitare di essere scoperta, la spedizione rientra e i due barchini sono affondati dai loro equipaggi al largo di Pola. Sulla via del rientro attacco di idrovolanti nemici senza esito.

- *26 aprile.*
  Nel corso della notte i *MAS 9*, *13*, *18*, *20* escono da Venezia su allarme per avvistamento di unità nemiche da parte della stazione vedetta di Chioggia; dopo una ricerca infruttuosa i mezzi rientrano alla base.

- *6 maggio.*
  Nella notte dal 5 al 6 i *MAS 95* e *96* sono in agguato davanti a Pola.

- *7 maggio.*
  Da Venezia nella notte fra il 6 e il 7 il barchino *Grillo* appoggiato da siluranti e dai *MAS 95* e *96* tenta di forzare le ostruzioni del porto di Pola; causa condimeteo sfavorevoli la spedizione è costretta al rientro.

- *10 maggio.*
  Da Venezia nella notte 9-10 il barchino *Grillo* appoggiato da siluranti e dai *MAS 95* e *96* tenta di penetrare a Pola; per avaria al sistema di lancio del barchino le unità sono costrette al rientro.

- *13 maggio.*
  Nella notte la sezione formata dai *MAS 99* (comandante, tenente di vascello Mario Azzi) e *100* (comandante, tenente di vascello Gennaro Pagano di Melito, capo sezione) attaccano all'ingresso di Durazzo un convoglio nemico e affondano il piroscafo *Bregenz* (3905 tsl) scortato da due torpediniere. I due M.A.S., rimorchiati sotto il porto nemico dai cacciatorpediniere *Ippolito Nievo* e *Pilade Bronzetti*, penetrano nella rada senza essere scorti; il *MAS 99* lancia prima un siluro contro la torpediniera di scorta poppiera al *Bregenz* senza colpirla, e quindi un secondo siluro contro il piroscafo, che affonda in pochi minuti con circa 1000 uomini di truppa a bordo. Il *MAS 100* mentre si portava col sezionario all'attacco

del piroscafo, per improvviso inconveniente ai motori arriva in ritardo, a siluramento avvenuto. I due M.A.S. riescono a disimpegnarsi dall'inseguimento delle due torpediniere, e rientrano indenni alla base.

- *14 maggio.*
  Da Venezia i *MAS 95* e *96* e il barchino *Grillo*, con appoggio di siluranti, tentano il forzamento delle ostruzioni della base di Pola. La spedizione è scoperta e sottoposta al fuoco delle batterie costiere; il *Grillo* è affondato dall'equipaggio sulle ostruzioni mentre tentava di superarle, e gli altri mezzi ripiegano. Nel corso del rientro a Venezia sono attaccati senza esito da aerei nemici. Il *Grillo* verrà recuperato dagli austriaci.

- *16 maggio.*
  Da Venezia i *MAS 13* e *18* in crociera di interdizione antinave nel Golfo di Trieste sono attaccati da batterie costiere. I mezzi rientrano incolumi.
  Da Venezia, nella notte 15-16 i *MAS 94* e *95*, appoggiati dalle torpediniere costiere *46*, *48 OS* e *42 PN* tentano di forzare le ostruzioni del porto di Trieste ma, scoperti dai proiettori e presi sotto il fuoco delle batterie costiere, sono costretti a ripiegare.
  Da Brindisi i *MAS 99* e *100* tentano di forzare nella notte il porto di Antivari (Albania), ma scoperti e presi sotto il tiro delle batterie costiere, sono costretti al rientro.

- *20 maggio.*
  Da Venezia i *MAS 9* e *20* sono nella notte in agguato sotto l'isola di Premuda.

- *21 maggio.*
  I *MAS 99* e *100* da Brindisi tentano nella notte l'attacco ad alcuni piroscafi nel porto di Antivari, ma senza esito.

- *25 maggio.*
  Il *MAS 18* è affondato a sud dell'imboccatura del Lido da un siluro di esercizio durante una serie di lanci eseguiti dal *MAS 2*. Il *18* sarà successivamente recuperato e rimesso in efficienza.

- *28 maggio.*
  I *MAS 99* e *100* da Brindisi penetrano nel porto di Antivari, che trovano privo di bersagli.

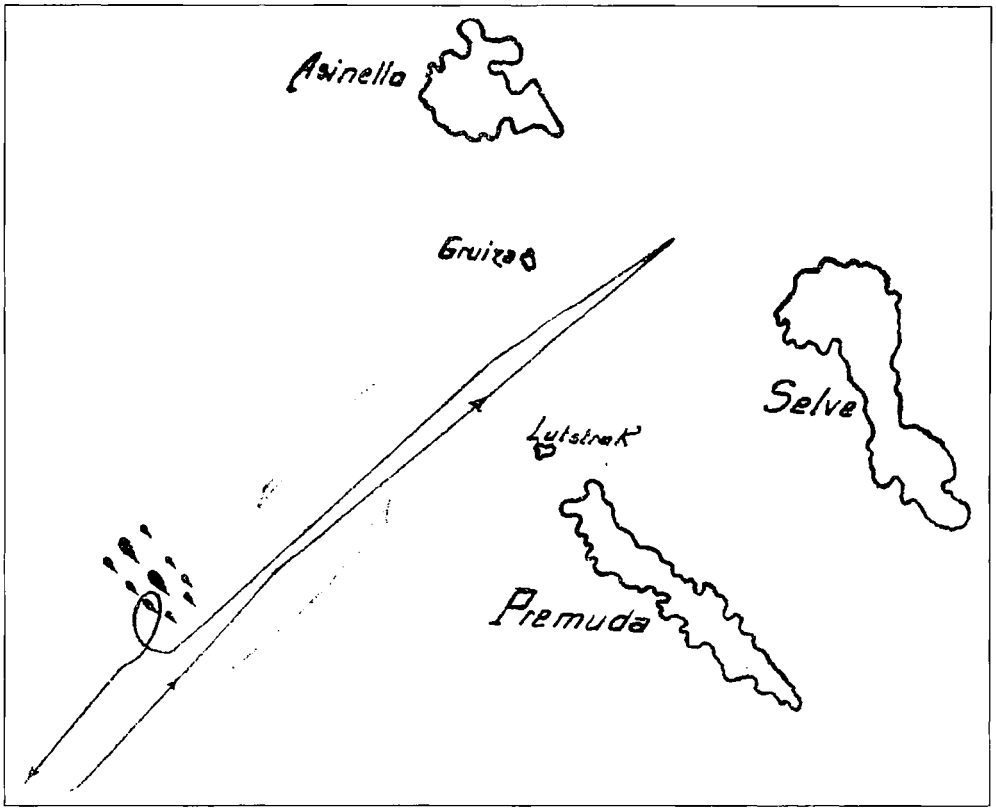
- *9 giugno.*
  Nella notte i *MAS 94* e *95* usciti da Venezia sono all'agguato davanti a Pola mentre le torpediniere costiere *3*, *9*, *13 PN* nelle stesse acque tentano con segnalazioni luminose di attirare l'attenzione del nemico e provocarne così la reazione con l'uscita di unità navali. L'attesa rimane senza esito, e dopo due ore la spedizione rientra.

- *10 giugno.*
  All'alba il *MAS 15* (comandante, capo timoniere 2ª classe Armando Gori con a bordo il caposezione, capitano di corvetta Luigi Rizzo) in sezione col *MAS 21* (comandante, guardiamarina Giuseppe Aonzo) all'agguato al largo dell'isola di Premuda, avvista una grossa formazione navale nemica composta dalle corazzate *Szent Istvan* e *Tegetthoff* con nutrita scorta di siluranti con rotta SSE per attaccare il dispositivo antisommergibili del Canale di Otranto. I due M.A.S. con manovra indipendente si portano decisamente all'attacco delle navi maggiori stringendo le distanze e superando la scorta; il *21* dirige verso la *Tegetthoff* lanciando due siluri; il siluro di sinistra non si sgancia dalle tenaglie, mentre l'altro pur centrando il bersaglio non esplode. Il *15* dirige verso l'altra grossa unità austriaca, lancia i siluri, che centrano il bersaglio esplodendo: la *Szent Istvan* (21 450 tds) sbanda sulla dritta, e dopo due ore e mezza affonda capovolgendosi. I due M.A.S., per quanto inseguiti dalle torpediniere di scorta, riescono a disimpegnarsi e a rientrare incolumi ad Ancona. Per i risultati conseguiti e l'audacia dimostrata, Aonzo viene decorato con medaglia d'oro al valore militare, Rizzo con una seconda medaglia d'oro, e il capo timoniere Gori con medaglia d'argento al valore militare. A imperituro ricordo dell'impresa, la data del 10 giugno è stata scelta come Festa della Marina e, dal 1936, il *MAS 15* è conservato come cimelio storico al Museo Sacrario delle Bandiere, al Vittoriano in Roma.

- *11 giugno.*
  I *MAS 98*, *99*, *100* escono da Brindisi per dare la caccia a un sommergibile nemico a circa 15 miglia dall'ingresso del porto. Operazione senza esito.

- *14 giugno.*
  Nella notte dal 13 al 14 i *MAS 9*, *94*, *95* e *100* scortati da torpediniere costiere PN posano uno sbarramento di mine nei pressi di Grado.

- *16 giugno.*
  Nella notte i *MAS 97* e *101* sono all'agguato davanti a Durazzo.



L'azione di Premuda (10 giugno 1918) ad opera dei *MAS 15 e 21*. (C. Manfroni, *op. cit.*)

- *27 giugno.*
  Nella notte 26-27 i *MAS 97* e *101* sono all'agguato a Punta Menders (sud di Antivari).

- *28 giugno.*
  I *MAS 12* e *15* da Ancona con le torpediniere *11* e *12 PN* dirigono per una crociera d'interdizione sotto l'isola di Unie, ma sono costretti al rientro per il mare grosso.

- *1° luglio.*
  Notte 30 giugno-1° luglio, i *MAS 9* e *91* usciti da Venezia per agguato a sud di Pola sono costretti al rientro causa mare.
  Nella notte, i *MAS 97*, *101* e *102* da Brindisi eseguono la posa di uno sbarramento di mine sulla rotta di accesso a Durazzo.

Immagine pittorica dell'affondamento della corazzata austriaca *Szent Istvan*. (Claudus, Ministero della Marina)

- *2 luglio.*
  Nella notte i *MAS 9* e *91* sono in agguato sulla rotta di accesso a Pola con il sostegno di torpediniere.
  Nella notte i *MAS 92* e *94* prendono parte a un'azione dimostrativa di sbarco sulla costa a ponente di Caorle.

- *5 luglio.*
  Nella notte 4-5 i *MAS 18* e *94* escono da Venezia per portarsi con la scorta e a rimorchio di due torpediniere PN all'agguato sotto Pola; causa avaria a una delle PN, le unità rientrano.

- *9 luglio.*
  Da Venezia nella notte 8-9 i *MAS 18* e *94* rimorchiati e scortati dalle torpediniere *3*, *40*, *42 PN* tentano un agguato a nord di Pola, ma sono costretti al rientro causa mare.

Il capitano di corvetta Luigi Rizzo fra il guardiamarina Giuseppe Aonzo (a destra) e il capo timoniere 2ª classe Armando Gori in una foto ricordo dopo l'azione di Premuda. (Fototeca USMM)

- *10 luglio.*
  MAS 101 e *102* all'agguato a Punta Menders.
  Nelle prime ore del mattino i *MAS 97*, *101*, *102* da Brindisi eseguono la posa di uno sbarramento di mine sulla rotta di accesso a Durazzo.

- *17 luglio.*
  MAS 15 e *16* nella notte all'agguato davanti a Pola.

- *20 luglio.*
  I *MAS 97* e *101* nella notte 19-20 tentano di forzare il porto di Antivari, ma sono scoperti e costretti al ritiro.

- *25 luglio.*
  Agguato dei *MAS 98* e *99* a Capo Pali (nord di Durazzo).

- *2 agosto.*
  Nella notte posa di uno sbarramento di mine sulla rotta di accesso a Durazzo da parte dei *MAS 97*, *101*, *102*, *107*.

- *3 agosto.*
  Tentativo di sbarco informatori a Fontane nella notte 2-3 da parte del *MAS 13* scortato dalle torpediniere *65*, *66 PN* da Venezia, non portato a compimento causa mare.
  Nella notte 2-3 i *MAS 95*, *96* scortati dalle torpediniere *40 PN* e *46 OS* si portano all'agguato a sud di Pola ma sono costretti al rientro causa mare.

- *4 agosto.*
  I *MAS 97* e *102* nella notte 3-4 sono in agguato sulla congiungente Ancona-Pola.

- *6 agosto.*
  Nella notte 5-6 il *MAS 13*, scortato dalle torpediniere *64* e *65 PN*, tenta lo sbarco di informatori sulla costa istriana, ma è costretto a sospenderlo perché scoperto da proiettori.

- *7 agosto.*
  I *MAS 19* e *95* con le torpediniere *1, 2, 3 PN* eseguono agguato nelle acque antistanti Pola.

- *9 agosto.*
  Nella notte 8-9 i *MAS 95* e *99* con le torpediniere *1, 2, 3 PN* sono all'agguato sotto Pola.
  Nella notte 8-9 il *MAS 13* scortato dalle torpediniere *64, 65 PN* non esegue lo sbarco di informatori a Fontane per mancato riconoscimento della costa causa forte nebbia.

- *11 agosto.*
  Il *MAS 19* scortato dalle torpediniere *1* e *66 PN* non può portare a termine lo sbarco di informatori a Fontane causa avverse condimeteo in zona.

- *13 agosto.*
  Nella notte 12-13 il *MAS 19* scortato dalle torpediniere *1* e *66 PN* sbarca a Fontane degli informatori.
- *18 agosto.*
  Da Brindisi nella notte 17-18 i *MAS 97, 107* sono all'agguato a Capo Pali.

- *19 agosto.*
  Nella notte 18-19 da Venezia i *MAS 19 e 99* sono all'agguato a sud di Punta Tagliamento.

- *1° settembre.*
  Da Venezia il *MAS 94* non può portare a termine il recupero di informatori a Fontane causa avverse condimeteo.

- *2 settembre.*
  Nella notte 1-2 il *MAS 94* ritenta il recupero di informatori a Fontane senza riuscirvi per il perdurare del cattivo tempo.

- *3 settembre.*
  Da Venezia terzo tentativo di recupero informatori a Fontane col *MAS 94* scortato da una torpediniera; il tentativo non riesce per cattivo tempo.

- *5 settembre.*
  Da Ancona nella notte i *MAS 220, 221* con due torpediniere PN escono per portarsi all'agguato nel canali dalmati, ma sono costretti al rientro per l'imperversare in zona di cattivo tempo; il *220* fa avaria ai motori.
  Da Brindisi nella notte 4-5 i *MAS 98, 207, 208, 210* eseguono scorta a dirigibile e agguato sulla costa albanese.
  Da Valona i *MAS 100* e *218* tentano senza riuscirvi il forzamento del porto di Durazzo.

- *6 settembre.*
  Il *MAS 94* con le torpediniere *4 PN* e *55 OS* esegue missione di recupero informatori a Fontane; questi non si trovano all'appuntamento, e la spedizione rientra.
  Nella notte 5-6 da Venezia i *MAS 19* e *99* con tre siluranti tentano di portarsi all'agguato presso Punta Barbariga (Golfo di Trieste), senza riuscirvi causa mare.

- *7 settembre.*
  Nella notte 6-7 il *MAS 95* con due siluranti ritenta il recupero degli informatori a Fontane, ma questi non si trovano all'appuntamento, per cui la spedizione rientra.
  Nella notte sul 7 i *MAS 97, 102, 210* da Brindisi eseguono la posa di uno sbarramento di mine sulla rotta di accesso a Durazzo.

- *8 settembre.*
  Da Venezia il *MAS 94* scortato dalle torpediniere *4 PN* e *55 OS* si porta a Fontane per recupero di informatori, che non si trovano all'appuntamento; la spedizione rientra.
  I *MAS 98, 209* nella notte 7-8 escono da Brindisi per portarsi all'agguato nelle acque di Durazzo; il *209* per avaria ai motori rientra quasi subito, mentre il *98* prosegue nella missione.

- *9 settembre.*
  Da Brindisi i *MAS 207* e *210* sono all'agguato nel Golfo del Drin (Albania) e sotto Durazzo.
  Da Valona nella notte 8-9 i *MAS 100* e *218* lanciano quattro siluri contro le ostruzioni del porto di Durazzo.

- *11 settembre.*
  Da Brindisi, notte 10-11, *MAS 89, 108, 166, 167* sono all'agguato nelle acque antistanti Durazzo, ed eseguono scorta al dirigibile *M.15* diretto sulla costa albanese.

- *12 settembre.*
  MAS 97, 102, 109 da Brindisi eseguono posa di mine sulla rotta d'accesso a Durazzo.
- *13 settembre.*
  Nella notte 12-13, da Brindisi i *MAS 167, 205, 207* e *210* eseguono la scorta al dirigibile *M.15* diretto sulla costa albanese.

- *17 settembre.*
  Da Venezia nella notte 16-17 *MAS 99, 209* in agguato a ponente di Punta Salvore.

- *18 settembre.*
  Nella notte 17-18 *MAS 92, 95* all'agguato a ponente di Punta Salvore.
  Da Ancona alcuni M.A.S. eseguono crociera di interdizione antisommergibili in area a 30 miglia dalla costa.

- *20 settembre.*
  Da Brindisi nella notte 19-20 *MAS 97, 98* in perlustrazione fra Capo Rodoni e Capo Pali (Albania).

- *21 settembre.*
  Da Ancona nella notte 20-21 due M.A.S. in crociera sulla rotta Ancona-Pola.
  Da Venezia nella notte due M.A.S. in agguato a sud di Punta Tagliamento.

- *22 settembre.*
  Nella notte da Ancona *MAS 98* in crociera sulla rotta Ancona-Pola.

- *27 settembre.*
  Da Ancona M.A.S. in agguato a Passo Selve (Dalmazia).
  Da Venezia nella notte M.A.S. in agguato sotto Pola e Punta Salvore.

- *1° ottobre.*
  Nella notte 30 settembre-1° ottobre i *MAS 100* e *218* da Valona, tentano il forzamento delle ostruzioni di Durazzo; scoperti sono costretti a ritirarsi.

- *2 ottobre.*
  I *MAS 97*, *98*, *102*, *202* e *210* da Brindisi prendono parte all'azione di bombardamento contro Durazzo. Eseguono anche attacchi col siluro contro una squadriglia torpediniere austriache: una di queste è colpita ma il siluro non esplode.

- *4 ottobre.*
  Nella notte 3-4 i *MAS 94*, *95*, *219* usciti da Venezia con torpediniere in appoggio per missioni speciali (*MAS 94*, recupero informatori a Fontane) e agguati, sono costretti al rientro per avverse condimeteo.

- *9 ottobre.*
  Nella notte i *MAS 94* e *222* escono da Venezia con l'appoggio di siluranti per missioni speciali, il *94* a Fontane per recupero informatori, e il *222* presso Cortellazzo per analogo scopo. Causa la persistenza di avverse condimeteo ambedue le missioni non vengono portate a termine.

- *14 ottobre.*
  Nella notte il *MAS 92* è in agguato nel Golfo di Trieste.
  Da Brindisi il *MAS 207* tenta il forzamento di San Giovanni di Medua, ma per le avverse condimeteo incontrate lungo la rotta è costretto al rientro.

- *15 ottobre.*
  Nella notte 14-15 da Valona il *MAS 218* tenta l'attacco a un piroscafo sotto costa presso Capo Rondoni, ma le avverse condimeteo lo costringono ad annullare l'azione e a rientrare.

- *23 ottobre.*
  Da Venezia, nella notte, i *MAS 53* e *91* sono all'agguato presso Punta Tagliamento.

- *24 ottobre.*
  Il Piave viene varcato in più punti per l'ultima grande offensiva; segue uno sfondamento delle linee austriache.

- *27 ottobre.*
  Da Venezia, nella notte, i *MAS 94* e *95* con due torpediniere costiere PN in missione speciale lungo la costa istriana sono costretti al rientro per avverse condimeteo

- *28 ottobre.*
  Nella notte, da Venezia, il *MAS 95* esegue sbarco di informatori a Santa Margherita (sud di Caorle).

- *29 ottobre.*
  Nella notte, da Venezia i *MAS 15* e *53* con due torpediniere PN eseguono dragaggio operazione di dragaggio nel Golfo di Trieste.
  Occupazione di Vittorio Veneto.

- *31 ottobre.*
  Nella notte 30-31 il *MAS 9* con scorta di torpediniere esegue sbarco di informatori a levante di Grado.

- *1° novembre.*
  Nella notte sul 1° novembre, una spedizione composta dai *MAS 94* e *95* e dalla torpediniera *65 PN* che aveva a bordo la torpedine semovente *Mignatta*,(32) il cui equipaggio era formato dal maggiore del corpo del genio navale Raffaele Rossetti, primo ideatore del mezzo, e dal sottotenente della sanità militare marittima Raffaele Paolucci, lascia Venezia in notte illune con rotta su Pola. Giunta a breve distanza dal porto, la torpediniera mette a mare la *Mignatta*, che viene accompagnata dai M.A.S. fin sotto le dighe foranee, dove rimangono in attesa.

---

(32) La torpedine semovente *Mignatta* era un mezzo di nuova concezione. Un galleggiante munito di sistema di propulsione e dotato di spinta positiva molto limitata per poter navigare in maniera occulta a fior d'acqua, provvisto di due cariche esplosive con *timer* di scoppio che venivano applicate alle carene delle navi nemiche dai due operatori che a nuoto lo dirigevano. Compiuta l'azione il mezzo si allontanava sempre occultamente con i due operatori guadagnando l'uscita del porto.

Superate le ostruzioni, parte a nuoto parte servendosi del motore della *Mignatta*, poco prima dell'alba i due operatori penetrano nello specchio d'acqua interno, dirigono verso lo scafo di una delle più grosse unità all'ormeggio, la corazzata *Viribus Unitis*, che minano con una delle cariche. Compiuta l'operazione, mentre si accingono a rientrare sono scoperti da un proiettore; vista inevitabile la cattura, affondano il mezzo, che trasportato dalla corrente con la seconda carica innescata finisce sotto lo scafo del piroscafo *Wien* causandone l'affondamento. All'ora prevista la prima carica scoppia, causando l'affondamento della corazzata austriaca; i due operatori sono catturati e considerati prigionieri di guerra. Raffaele Rossetti e Raffaele Paolucci sono decorati della medaglia d'oro al valore militare.
Nella notte, da Venezia il *MAS 53* è all'agguato sotto Cortellazzo.

- *3 novembre.*
Nella notte 2-3 il *MAS 16* e una torpediniera PN scortano un convoglio di maone cariche di truppe da Venezia a Caorle.
A Villa Giusti (Padova) è firmato l'armistizio fra l'Italia e l'Austria-Ungheria; il cacciatorpediniere *Audace* entra nel porto di Trieste liberata.

Gli austriaci e i M.A.S.

L'aggressiva attività dei M.A.S. aveva impressionato e preoccupato non poco gli austriaci, anche se questi avevano un'idea abbastanza precisa sulle potenzialità del nuovo mezzo; però sorpresi dall'abilità e dall'audacia con la quale erano impiegati, attribuivano ad essi qualità belliche che in realtà non possedevano, sopravvalutandone in genere le caratteristiche di velocità, di resistenza al mare e di incasso dei colpi; era opinione diffusa che fossero corazzati, di maggiore dislocamento, armati con artiglieria di medio calibro, forniti di sistemi meccanici atti a superare le ostruzioni,

Certo è che queste notizie avute da informatori o molto più probabilmente raccolte a Grado dopo lo sgombero della località, base avanzata della 2ª Squadriglia M.A.S., tendevano a creare un alone particolare intorno al mezzo, "trasferendo" a questo le doti marinaresche, di governo e l'audacia proprie degli equipaggi, attribuendogli maggiori capacità belliche e migliori prestazioni.

Pur di fronte a una realtà di cui conoscevano parzialmente le connotazioni ma molto bene i danni ricevuti, la reazione alla comparsa del

M.A.S. si limitò, almeno per i primi due anni di guerra, a congetture su teorie di contrasto e a pochi provvedimenti.

Fra questi val la pena ricordare i più significativi. Ai primi dell'aprile 1917 il comando della flotta, a conoscenza attraverso la ricognizione aerea dell'alta concentrazione di M.A.S. a Venezia (14 unità), chiese all'imperatore il permesso di eseguire un attacco aereo sulla laguna veneta; nel maggio successivo l'imperatore dava il suo consenso con l'ordine perentorio di risparmiare la città e gli abitanti. A partire dall'8 di giugno furono ripresi dagli austriaci i bombardamenti della città lagunare che erano stati sospesi fin dall'ottobre dell'anno precedente.

Il 4 aprile del 1918 partì da Pola una spedizione composta da una sessantina di marinai austriaci al comando di un tenente di vascello, con la missione di effettuare uno sbarco sulla costa italiana vicino ad Ancona, penetrare nottetempo nel porto, attaccare le unità all'ormeggio, in particolare i sommergibili, catturare i M.A.S. e la torpediniera ex austriaca *TB 11* armandoli con il personale al seguito e rientrare quindi a Pola. Piano ingegnoso anche se con molte incognite circa la riuscita. È noto che gli austriaci sbarcati 17 miglia a nord di Ancona si nascosero tutta la notte sul 5 e il giorno seguente in un casolare, e che, entrati in città la sera, furono fermati, arrestati e fatti prigionieri. L'azione perseguiva oltre il fine morale di dare una risposta alle azioni italiane di Fasana, Trieste e Buccari soprattutto quello molto più importante di entrare in possesso di alcuni esemplari di M.A.S.

In concreto, poco fu fatto in tempo utile dalla Marina austriaca per rendere operativi natanti simili ai M.A.S. od organizzare naviglio idoneo al loro contrasto. Essi armarono parecchie motobarche e motoscafi da diporto o da crociera paragonabili a quelli del C.N.V.M., ma, come questi, di basso dislocamento, mediocre velocità e armamento limitato a cannoni di piccolo calibro e mitragliere; i siluri non fecero mai parte dell'armamento.

All'occupazione di Pola furono trovati alcuni progetti relativi a un M.A.S. di tipo non molto dissimile da quelli italiani; tre di essi (*A 50*, *A 51*, *A 52*) avevano avuto seguito in costruzioni più o meno avanzate: il primo era pronto con lanciasiluri, ma senza cannone e privo di motorino di avviamento, il secondo aveva solo lo scafo e l'armamento silurante pronto ma mancava dei motori e del rivestimento di coperta, mentre del terzo era appena iniziata la costruzione. I dati di progetto erano i seguenti: dimensioni 24 x 3,83 x 0,61 m; dislocamento 26,5 t; potenza motori da 600 a 900 hp, con velocità massima intorno ai 24 nodi. L'armamento doveva essere

Nella p. a fronte: **I quattro ufficiali dei M.A.S. decorati di Medaglia d'Oro al Valore Militare: capitano di fregata Costanzo Ciano (*1*), capitano di corvetta Luigi Rizzo (*2*) (due concessioni), capitano di corvetta Ildebrando Goiran (*3*), guardiamarina Giuseppe Aonzo (*4*). (Fototeca USMM)**

costituito da un cannone da 70 mm e da due tubi di lancio laterali angolati da 450 mm. Il progetto portava la data del marzo 1917.

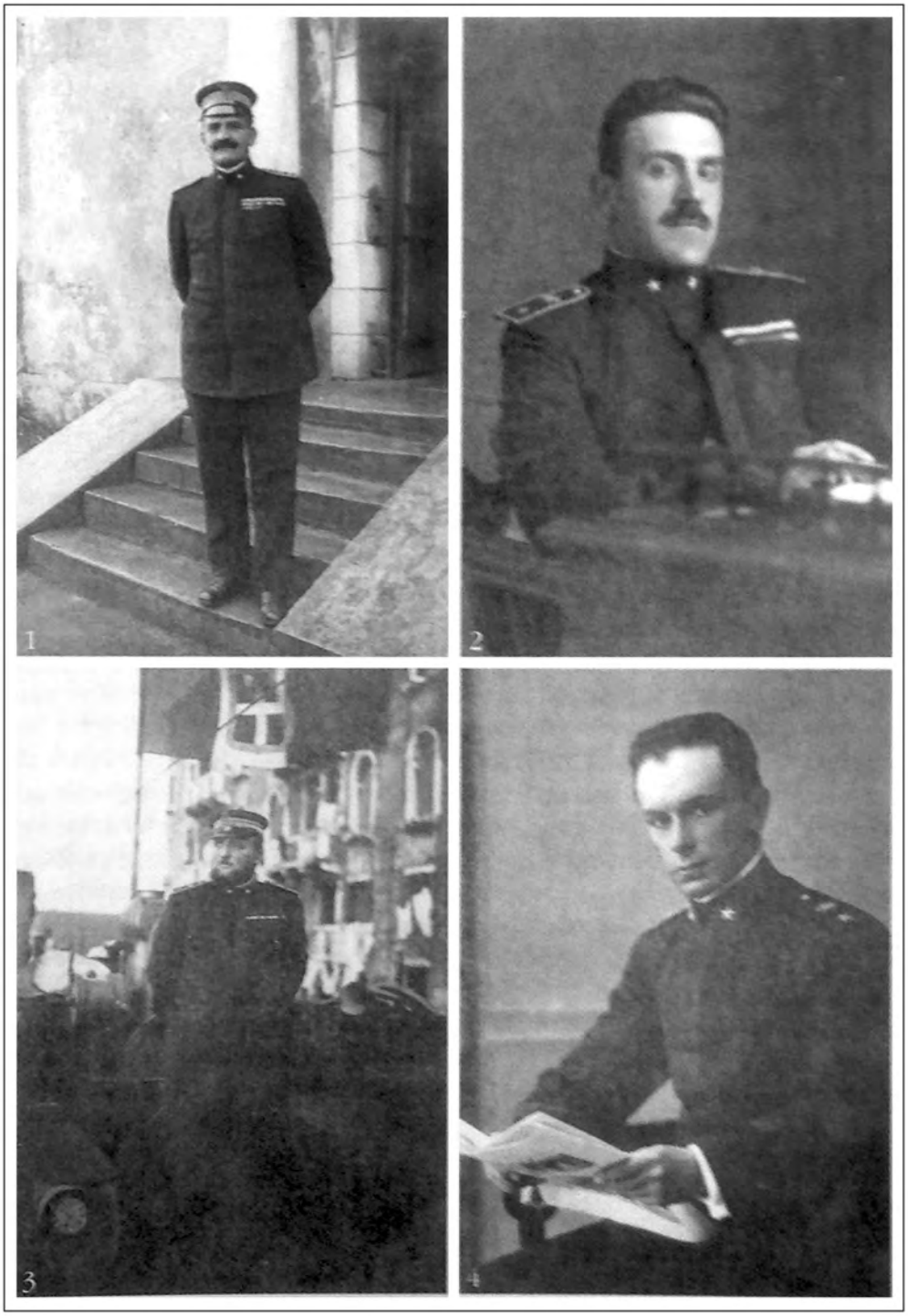
Verso la fine della guerra poiché le costruzioni dei nuovi motoscafi da combattimento andavano a rilento vuoi per mancanza di materiali o per le alte priorità allocate ad altri tipi di unità, il comando della flotta nell'ottobre del 1918 dava notizia che la Marina germanica aveva deciso di inviare in Adriatico 20 motoscafi fino allora impiegati nelle Fiandre;(33) i primi sei sarebbero dovuti partire per ferrovia il 20 ottobre da Kiel per essere assemblati nell'arsenale di Pola e resi operativi per la metà di novembre. Gli equipaggi – 15 ufficiali e 250 marinai – sarebbero stati germanici. Naturalmente l'armistizio pose fine a tali intenti.

Considerazioni

Il M.A.S., pur semplice motoscafo, limitato in quanto a capacità bellica, doti marine e autonomia, è stato il mezzo da guerra meglio rispondente alle caratteristiche del bacino adriatico e al tipo di lotta in atto su questo mare. Certo che nella valutazione le considerazioni sul mezzo non vanno disgiunte da quelle sulle capacità degli equipaggi, perché il binomio mezzo-uomo, mai come in questo caso è da considerarsi un "tutt'uno" inscindibile.

Il basso numero dei M.A.S. affondati in azione – 4 sui 244 entrati in servizio – a fronte dei significativi risultati ottenuti (affondamento di due corazzate e tre piroscafi) sia pure a prezzo di una logorante attività operativa, rende cospicuo l'attributo di costo/efficacia del mezzo. E questo è in definitiva il valore che porta a giudicare sulla bontà del nuovo natante, inteso come scafo e apparato bellico; se poi il mezzo in questione opera secondo una dottrina d'impiego determinata in funzione delle

(33) US, *Cronistoria documentata* ..., cit., fasc. X, p. 306, telegramma 5121 del 18.10.1918 del comando flotta di Pola.



caratteristiche del bacino d'operazioni e rispondente alle reali esigenze della lotta in atto, si può pervenire all'ovvia conclusione che tale mezzo possiede al meglio i requisiti per fornire un alto rendimento bellico. Possiamo quindi concordare con l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, grande mentore ed estimatore del M.A.S., quando afferma: "... *In Adriatico, i M.A.S. sono armi da adoperarsi senza risparmio e senza tema di sacrificarli, quando ricorre il momento bellico opportuno: normalmente devono invece essere tenuti pronti (quasi come il fucile alla rastrelliera) nella massima efficienza, e bisogna risparmiarli quanto più è possibile nei servizi normali*".(34)

Il basso numero di affondamenti subito dai M.A.S. per opera nemica nel corso delle operazioni in Adriatico trova spiegazione secondo tre linee di valutazione, una operativa, una tecnica e una legata al fattore uomo.

L'impiego del M.A.S., come già affermato, era dosato esattamente su capacità belliche di arma eminentemente offensiva, "rinvigorite" con lo sviluppo di peculiari tattiche di combattimento, di ricerca e di agguato. Quindi, impiego calibrato sulle esigenze operative.

Il M.A.S. era un bersaglio di ridotte dimensioni, dalla sagoma sfuggente (qualità *stealth*, si direbbe oggi), veloce e maneggevole, insomma difficile da avvistare e da neutralizzare con i sistemi manuali di puntamento e di tiro del tempo. Gli ingaggi a fuoco a distanze ravvicinate sono un esempio: i più evidenti, l'azione di Cortellazzo che porta i M.A.S. di Ciano a serrare sotto le corazzate austriache per il lancio, l'azione nelle acque di Premuda con l'attacco che viene eseguito superando lo schermo delle torpediniere come pure il disimpegno. In definitiva, mezzo concepito per la "sorpresa".

Gli equipaggi, poche persone che lavoravano gomito a gomito, abituate a comprendere dall'espressione o dal gesto di chi li comandava l'ordine da eseguire e come renderlo operante, e che l'addestramento, non quello teorico (fatta eccezione per quello specialistico di base per l'impiego dei sistemi), bensì quello pratico costruito giorno per giorno in attività operativa, porta a rendere il binomio uomo-mezzo, come già anticipato, un *unicum*, un'efficiente macchina da guerra.

Questi elementi hanno costituito il successo del M.A.S.

---

(34) US, *Cronistoria documentata...*, cit., fasc. X, p. 21, circolare del capo di stato maggiore della Marina emanata il 10.7.1918.

Molto autorevolmente, il già ricordato ammiraglio Thaon di Revel, in riferimento a quanto esposto, in una circolare sui M.A.S. nell'ultimo anno di guerra, ormai a consuntivo dell'attività, così valutava i termini:

> *La tattica dei M.A.S. è ancora all'infanzia, ma queste armi nuove hanno già dato – essenzialmente per virtù ed ardire di uomini – un rendimento bellico di primaria importanza, ed hanno pure una giovane ma gloriosa tradizione. Sia essa sempre presente alla schiera dei Comandanti che si va formando, i quali devono aggiungervi nuovi fasti e nuove glorie ... Nell'impiego del M.A.S. la sagacia sia sempre congiunta all'audacia; i Comandanti osino l'inosabile, e sappiano che tale condotta sarà sempre onorevole e altamente stimata, anche quando la fortuna non corrisponda al valore, e l'unità di loro comando vada perduta.*(35)

Unica nota dolente era il basso valore di efficienza dei siluri, responsabile di un alto tasso di insuccessi contro i bersagli; tale valore può considerarsi intorno al 60% (non è stato possibile reperire una statistica sui lanci) per i difetti intrinseci dell'arma, che coinvolsero egualmente sia i siluri da 357 quanto i successivi da 450 mm: corse irregolari, mancata accensione degli acciarini, affondamento al lancio, i difetti più ricorrenti. Tutte le azioni aventi come fine l'attacco col siluro sono state affette da tali deficienze tecniche: Durazzo, Fasana, Buccari, come pure le azioni vittoriose del Vallone di Muggia e della stessa Premuda.

L'alto tasso di logoramento dei M.A.S. per usura di guerra, sempre in riferimento alle serie del primo centinaio, altro dato tecnico-operativo rilevante, ha fatto sì che le unità S.V.A.N. della prima serie, seguite da quelle Ansaldo, impiegate senza risparmio a seguito di reali esigenze contingenti strettamente legate alle situazioni operative del periodo (sfondamento del fronte, avanzata austriaca fino al limite della pianura padana), comportò in generale una breve carriera, salvo rare eccezioni, con radiazioni tra la fine della guerra e l'anno successivo; le unità delle serie Orlando, entrate in linea a partire dal maggio 1917 (*MAS 91*), rimasero in servizio attivo per molti anni ancora dopo la fine delle ostilità e, a eccezione delle unità vendute fra il 1920 e il 1921 alla Finlandia, alla Svezia e alla Cina, poterono fruire di un lungo periodo di servizio, venendo radiate fra il 1929 e il 1937.

---

(35) *Ibidem*, p. 22.

Dati sul servizio dei MAS nel periodo bellico

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	5	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140
141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200
201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220
221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240
241	242	243	244	245	246	24	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260
261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280
281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300
301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320
321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340
341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360
361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380
381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400
401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420
421	422																		

LEGENDA

	perduti nel periodo di costruzione ed allestimento	N° 3
	perduti durante la guerra	N° 12
	non entrato in servizio prima dell'armistizio	N° 176

Ogni casella indica un MAS con il suo numero nominativo.

DATI SINTETICI

MAS che effettivamente hanno prestato servizio in guerra		N° 244
MAS che non entrarono in servizio prima dell'armistizio		N° 175
MAS perduti nel periodo di allestimento o costruzione		N° 3
MAS posti in costruzione affinchè entrassero in servizio dal 1915 al 1918	*Totale*	N° 422

Dati sul servizio dei M.A.S. nel periodo bellico. (USMM, *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca 1915-1918*, fasc. IX)

Interessanti, ai fini statistici e non solo, ma sempre con richiamo ai criteri suesposti, le cause di affondamento dei M.A.S. (con riferimento alle 244 unità di tutte le serie entrate in servizio in guerra):

Cause	Affondati	%	Recuperati
Per azione di guerra	4	1,64	1
Per azione del mare	4	1,64	1
Per collisioni	7	2,87	3
Per incendio	13	5,32	4
Totale	28	11,47	9

In definitiva, le perdite raggiunsero il totale di 19 unità, pari al 7,8%. Un'altra conferma della bontà del mezzo e del suo impiego.

Il risvolto psicologico delle azioni dei M.A.S. è altro elemento da tenere in considerazione nel contesto dell'andamento della guerra. Il M.A.S. ha cominciato a operare a partire dal maggio del 1916, raggiungendo la "maturità" operativa nel 1917 per il numero di mezzi disponibili e per l'acquisita capacità bellica degli equipaggi, grazie al buon livello addestrativo raggiunto e alla "carica" morale che il tipo di impiego dava a ogni singolo componente.

L'effetto dell'affondamento del *Wien* a opera di Rizzo nel dicembre del 1917 – primo grande successo italiano sul mare – fu oltremodo benefico nelle ripercussioni sul morale della Nazione stremata dalla guerra e depressa dal cattivo andamento della lotta. Il Paese ricominciò a sperare, percepì una possibile inversione di tendenza nei risultati della guerra, ma soprattutto fece sì che gli obiettivi della lotta contro gli austriaci fossero comuni a tutti gli italiani, al momento divisi fra le varie ideologie di partito, rinsaldandone le coscienze.

Conclusioni

È significativo il fatto che si sia voluto conservare un esemplare del M.A.S., il più noto, il *15* comandato da Rizzo nell'azione di Premuda, al Museo Sacrario delle Bandiere al Vittoriano di Roma come cimelio storico; è certo che solo le limitate dimensioni di un M.A.S. hanno facilitato e

reso operante tale disposizione, ma pur con ciò desta piacere che la scelta sia caduta su uno dei mezzi navali che ha avuto non solo il maggiore impiego in guerra, ma che anche ha riportato successi non eguagliati da alcuno degli altri tipi di nave. E ancor più desta piacere e orgoglio che la conservazione del cimelio sia stato voluto da un popolo che pur vivendo in un Paese circondato dal mare, ancora oggi non ha maturato una propria coscienza marinara.

La Marina, a coronamento, ha orgogliosamente tenuto a celebrare la data dell'impresa di Premuda consacrandola a propria festa, a imperituro ricordo della coraggiosa e ardita azione di un pugno di uomini su un "guscio di noce" di dannunziano retaggio.

Il M.A.S. se non servì a stanare le grandi navi fuori dai porti per lo scontro finale tra le flotte antagoniste come ipotizzato dagli strateghi, ebbe però il pregevole merito di impostare e portare a buon fine una guerra veloce, serrata, del tipo "colpisci e fuggi", offensiva, più faticosa e logorante ma di maggiore rendimento.

Il marinaio italiano, o meglio l'italiano in generale, per propria formazione mentale e per tempra di carattere ha trovato nel M.A.S. il mezzo congeniale per esprimere al meglio una personale caratteristica di estro in azioni in cui la capacità del singolo s'impone al di là di regole e tattiche.

È lo stesso concetto, la stessa formazione mentale e la stessa tempra individualista che nella seconda guerra mondiale guideranno l'impiego dei mezzi d'assalto.

MARINAI IN GRIGIO VERDE
La cooperazione della Marina alle operazioni dell'Esercito sul fronte terrestre

GIULIANO MANZARI

Compito prioritario della Marina, in Adriatico, principale fronte italiano nella guerra contro l'Austria-Ungheria, era quello di conseguire e mantenere il dominio del mare. Ma l'andamento delle operazioni consentì anche di svolgere un'azione secondaria, ma importante, in appoggio alle operazioni terrestri.

Già dall'agosto 1914 il capo di stato maggiore della Marina, ammiraglio Paolo Thaon di Revel, emanava istruzioni di massima sull'impiego bellico delle navi, per i mezzi dislocati a Venezia, e si ebbero accordi fra i due stati maggiori per lo svolgimento di operazioni litoranee, che potessero appoggiare le operazioni dell'ala a mare dello schieramento terrestre. A tal fine, con navi antiquate, ma adatte allo scopo, fu costituita, il 10 ottobre, la Divisione Speciale, posta alle dipendenze del contrammiraglio Giovanni Patris.(1) Tale divisione ebbe il suo primo impiego ancora in tempo di pace per l'Italia. Il 26 ottobre fu sbarcata

(1) Inizialmente la corazzata *Dandolo* e gli arieti torpediniere *Etna*, *Calabria*, *Piemonte*. A fine marzo 1915 i mezzi navali per tale divisione erano: l'incrociatore corazzato *Carlo Alberto*, gli arieti corazzati *Marco Polo* e *Piemonte*, l'incrociatore torpediniere *Iride*, le cannoniere lagunari *Brondolo* e *Marghera*, tre pontoni lagunari armati con pezzi da 152. Non si escludeva l'impiego di navi con artiglierie più potenti, quali gli incrociatori corazzati *Giuseppe Garibaldi* e *Dandolo*, e la nave da battaglia di 1ª classe *Sardegna*.

a Valona una missione sanitaria militare, guidata dal colonnello medico di Marina Giovanni Mola, costituita tutta da personale di Marina (4 ufficiali, 3 sottufficiali e 8 infermieri). Il 28 ottobre i greci occuparono Santi Quaranta in Albania; il 30 la divisione mise a terra tre compagnie da sbarco delle navi, con una sezione di cannoni da sbarco da 76, nell'isola di Saseno, all'estremità occidentale della rada di Valona. Tale isola rimase in mano italiana fino al settembre 1943. Successivamente, data la grave situazione in cui versava la città di Valona, il 25 dicembre alle 07.15 le navi *Eritrea*, *Calabria*, *Etna* e *Piemonte* misero a terra un battaglione di marinai, sostituito, il 29, dai bersaglieri del 10° reggimento.

Intanto l'ammiraglio Patris prese contatto con il generale Zuccari, designato a comandare la III Armata all'estrema destra dello schieramento terrestre, effettuando insieme gli studi necessari per definire il concorso possibile della Marina alle operazioni terrestri.

Nell'aprile 1915 il generale Raffaele Cadorna, capo di stato maggiore dell'Esercito, chiese direttamente al capo di stato maggiore della Marina quali azioni (tiri delle navi su bersagli terrestri) e protezioni (impedire alla flotta nemica di intervenire sulla battaglia terrestre) le navi avrebbero svolto. L'ammiraglio Revel fece presenti le esigenze di sicurezza delle navi per le contrastanti necessità imposte dalla presenza dei sommergibili (rapida mobilità) e la presenza di mine (bassa velocità per necessità di dragaggio); pertanto escludeva l'impiego delle navi nel Golfo di Trieste fino alla neutralizzazione delle navi nemiche. A successiva richiesta di assicurare la sicurezza della strada costiera, con l'impiego in vigilanza di naviglio leggero, si rappresentò che ciò sarebbe stato possibile solo dopo aver acquisito almeno il dominio relativo del mare, assicurando che l'esigenza sarebbe stata tenuta presente nel piano generale delle operazioni navali.

Ai primi di maggio del 1915 giungevano a Venezia le navi della Divisione Speciale, ora agli ordini del contrammiraglio Enrico Millo. Così in tale base si trovarono la divisione *Sardegna* (*Sardegna*, *Carlo Alberto*, *Marco Polo* e *Iride*), agli ordini di Patris, per l'azione navale in appoggio all'Esercito, e la Divisione Speciale (navi da battaglia di 1ª classe *Emanuele Filiberto*, *Saint Bon* e, successivamente, *Dandolo*) per concorrere alla difesa della piazza e, ove necessario, operare in appoggio alla divisione *Sardegna*. Movimentato l'amm. Millo, tutte le navi passarono agli ordini di Patris. Contemporaneamente si provvedeva ad eseguire lavori per consentire l'ormeggio delle unità navali agli Albero-

ni, mettendole al sicuro dagli attacchi dei sommergibili. Ai primi di maggio veniva aperto un canale fra Marano e la laguna di Ansa Corno per galleggianti atti al trasporto truppe, mentre proseguivano i lavori per poter consentire il maggiore avvicinamento, per canali interni, al confine.

Gli studi condotti fecero escludere la possibilità di sbarchi nemici in grande stile alle foci del Po. Furono anche simulati preparativi per sbarchi in Istria, per confondere il nemico. Ai primi di maggio furono messi in opera gli sbarramenti di torpedini previsti dai piani di difesa. Contemporaneamente ufficiali di Marina assunsero il comando della difesa marittima di Porto Lignano e Marano. Il 22 maggio il generale Vincenzo Garioni, sostituto di Zuccari, in attesa di S.A.R. Emanuele Filiberto, duca d'Aosta, chiedeva alla divisione *Sardegna* di eseguire scorrerie per proteggere la strada Latisana-Monfalcone contro offese provenienti dalla laguna Grado-Marano.

Allo scoppio delle ostilità le truppe italiane conquistavano Aquileia, Belvedere e, il 26 maggio, Grado. All'interno del Comando Supremo veniva intanto costituito il Comando Marina a Tavagnacco, presso Udine, affidandolo al sottocapo di stato maggiore della Marina contrammiraglio Lorenzo Cusani.(2) Le navi effettuarono il bombardamento di Monfalcone.

Essendosi deciso che la zona costiera fosse occupata dalla Marina, l'ammiraglio Patris inviò un ufficiale a Grado, dove vennero scoperti tre piroscafi austro-ungarici: il *San Giorgio* e il *San Marco* furono rimorchiati a Venezia, il *Timavo* fu lasciato a Grado per essere impiegato per effettuare eventuali rimorchi, se necessari. Venne riattivata la Stazione vedetta, e si procedette a proteggere Porto Buso e Grado con ostruzioni retali. A Grado fu inviato il pontone *Robusto*, armato con tre cannoni da 120.

Il 5 giugno il passaggio dell'Isonzo fu protetto con otto cacciatorpediniere inviati in esplorazione. Alle richieste di appoggio dal mare all'ala destra fu fatto presente il pericolo dovuto alle mine – pesantemente impiegate nei golfi di Venezia e Trieste dai due contendenti – e dei sommergibili. Il 10 giugno furono istituiti i comandi di difesa marittima di

(2) Successivamente il Comando Supremo si spostò a Udine e, dopo Caporetto, ad Abano.

Grado (cap. corv. Filippo Camperio) e di Porto Resega (Monfalcone), affidato al cap. corv. Alfredo Dentice di Frasso, ancora sotto il tiro delle artiglierie nemiche che provocavano incendi e gravi danni.(3) L'11 giugno giunse a Grado una compagnia presidiaria di marinai. Lo stesso giorno il *Timavo*, con a bordo il comandante Corridori, e a rimorchio due bettoline di munizioni guidava un convoglio formato dai pontoni armati *Casotto*, *Bianchini*, *De Rosa* e da una maona con il combustibile: percorse il Canale di Primiero verso il Castello di Duino, imboccò l'angusto Canale di Briccole sotto il fuoco nemico, e con notevoli difficoltà dovute ai bassi fondali riuscì a portare, entro il 17, i tre pontoni alle foci dell'Isonzo. Fu continuata la posa di mine a grappolo allo scopo di ostacolare le operazioni delle siluranti nemiche. Nel contempo le siluranti italiane furono spostate da Porto Lignano a Porto Buso, prima, e quindi, nel porto canale di Grado.

Nel frattempo l'avanzata dell'Esercito incontrava sempre maggiore resistenza. Tale situazione aveva dimostrato la carenza italiana in fatto di artiglierie pesanti.(4)

La Regia Marina decise di trasferire a Venezia, da Taranto, una divisione navale più veloce di quella ivi presente. Le navi lasciavano Taranto il 27 giugno pomeriggio, giungendo a Venezia il 28 alle dieci. La divisione era comandata dal contrammiraglio Umberto Cagni, ed era costituita dalle navi *Pisa*, *Amalfi*, *San Giorgio* e *San Marco*. Il 3 luglio tutte le navi di Venezia passavano al comando di Cagni, e costituivano la IV divisione navale. Contemporaneamente furono aumentate considerevolmente anche le forze navali leggere, con conseguente incremento del servizio di crociera sulle coste nemiche. L'impiego delle navi maggiori era subordinata alla precisa localizzazione delle artiglierie nemiche poste sulle alture al di là dell'Isonzo. Veniva, invece, preso in considerazione l'invio di artiglierie della Marina, anche su galleggianti, in appoggio delle forze terrestri. L'ammiraglio Cagni, dopo i colloqui con i comandanti dell'Esercito, il 6 luglio proponeva la cessione di artiglierie del-

(3) I danni principali furono causati dai bombardamenti del 13 e 14 luglio, del 7 agosto e del 24 ottobre, e resero praticamente inservibile il cantiere.

(4) La III Armata disponeva in questa fase iniziale di nove batterie di obici pesanti da 149, di quattro batterie cannoni da 149 G e di una batteria cannoni da 152 della Marina su pontoni. Tale complesso era molto inferiore alla possente artiglieria nemica.

la Marina, da impiegare anche su galleggianti. Il 10 luglio il capo di stato maggiore accettava tale proposta.

Il 7 luglio era prevista un'azione di nostri cacciatorpediniere verso l'Istria, con l'appoggio dell'incrociatore corazzato *Amalfi*. Circa due ore dopo l'uscita da Venezia, l'incrociatore fu affondato dal sommergibile tedesco *UB 14*, iscritto nei ruoli della K.u.K. Kriegsmarine come *U 26*. Le perdite ammontarono a 73 uomini; vi furono 682 superstiti. Con tale personale fu costituita, il 20 luglio, la 284ª batteria *Amalfi* con due Gruppi con quattro cannoni francesi da 76/17 Snaider e 2000 colpi per cannone; comandata dal cap. corv. Savino Mininni fu messa a disposizione dell'XI Corpo d'Armata, assieme alla brigata *Perugia* (129° e 130° reggimento fanteria). Il primo gruppo era comandato dal ten. vasc. Ferdinando Zezi, con il guardiamarina Antonio Serra; il secondo dal ten. vasc. Luigi Paletti, con il guardiamarina Giuseppe Zamboni; i due gruppi furono posizionati molto avanti a Straussina e Peteano, e si alternavano, in linea, in genere ogni quindici giorni. Il *Gruppo Amalfi* aveva una forza di 11 ufficiali (di cui uno dell'Esercito), 12 sottufficiali e 380 marinai. Entro il 20 luglio il reparto fu schierato alle pendici del San Michele.

Altri marinai dell'*Amalfi* costituirono una compagnia che fu schierata sul Carso, prendendo parte alla II battaglia dell'Isonzo. Intanto si provvedeva ad armare alcune batterie galleggianti utilizzando i mezzi più avariati, dai pontoni in ferro per carbone, alle maone e alle peate in legno.(5) Per i reparti schierati a terra, la Marina adottò una divisa che faceva riferimento sia alla tradizione marinara, sia a quella dell'Esercito. L'uniforme grigio-verde prevedeva: camisaccio con stellette blu applicate agli angoli esterni del colletto, maglione accollato, berretto floscio con nastro con la scritta Regia Marina, pantaloni stretti al polpaccio (come per la cavalleria), fasce mollettiere, scarpe chiodate ed elmetto. L'armamento individuale prevedeva il fucile '91.

Il 13 agosto la Marina cedette all'Esercito tre batterie di quattro pezzi da 152, impiegate, fra ottobre e dicembre, sul Fronte della III Armata. Tutti i problemi che la loro installazione comportavano furono risolti dal cap. corv. Pio Poma e dall'ingegner Farina dell'incrociatore *Pisa*, adottando apposite piattaforme. Due batterie furono posizionate a

(5) Non si parlerà delle sistemazioni di difesa costiera, che costituiranno argomento di altro saggio.

Vilesse, sull'argine dell'Isonzo, e la terza a San Zenut, vicino a Vegliano. Le comandava il tenente colonnello di artiglieria Giovanni Marietti, e furono impiegate fino a quando i pezzi risultarono troppo logorati per aver utilizzato, quasi sempre, la carica maggiore. Continuando le richieste di appoggio all'ala destra dello schieramento terrestre, ed essendo sempre grave la situazione delle artiglierie, nel mese di settembre, a seguito di accordi fra gli stati maggiori, fu costituito il Raggruppamento Artiglieria Basso Isonzo con reparti e artiglierie della Marina, che si trovavano nella zona Monfalcone-Grado, agli ordini del cap. freg. Antonio Foschini. Esso era così articolato:

Sede del comando: campanile di Isola Morosini				
Localizzazione	Batteria	Comandante	Sistemazione	Numero e tipo armi
Brancolo	96ª Batteria	cap. R.E. Gazzola	3 pontoni	VI - 152/32
Isonzo	97ª Batteria	ten. vasc. G.B. Mongiardini	6 pontoni	VI - 152/40
Bosco Grande	98ª Batteria	ten. vasc. F. Zezi	a terra	IV - 152/40
Isola Morosini	148ª Batteria	cap. R.E. Ceccarini	a terra	II - 305/17

Nel contempo si rinforzavano le difese costiere, con particolare riguardo alla zona di Monfalcone, passata al comando del primo ten. vasc. Aslam Granafei, che ideò anche nuove ed efficaci sistemazioni delle armi piazzate sul difficile terreno delle barene.(6) A Punta Sdobba furono portati altri sette cannoni di medio calibro e, successivamente, altri 16 armati con personale dell'Esercito. Qui giunsero anche 32 cannoni campali dell'Esercito.

Nell'ottobre 1915, escluse le batterie *Amalfi*, nella difesa Monfalcone-Grado erano impegnati 97 pezzi dei calibri compresi fra 381 e 76.

(6) Fu piazzato in casamatta il cannone *Cane* (un pezzo da 152/50 che doveva armare l'incrociatore *Libia*, per la Turchia, sequestrato), due batterie con quattro pezzi da 120/40 (*Cavanna*) e quattro da 152/A. 91 (*Aberone*).

Sopra: Una postazione d'artiglieria della Regia Marina. (Fototeca USMM)
Sotto: Batteria della Regia Marina a Punta Sdobba. (Fototeca USMM)

Fra metà ottobre e novembre si sviluppò la III battaglia del'Isonzo, che si estese, in successione, dal fronte Trentino-Tirolo, lungo il fiume, fino al mare. Il 24 ottobre il Raggruppamento Artiglieria Basso Isonzo ebbe il battesimo del fuoco; l'incarico di ufficiale di collegamento con la III Armata era stato affidato a Gabriele D'Annunzio. In appoggio delle truppe avanzanti furono sparati 250 proiettili contro le batterie austriache di Duino Ovest ed Est, quota 92 e Medeazza. Ulteriori azioni significative, ostacolate dalla piena dell'Isonzo, furono quelle del 4 e 5 novembre, caratterizzate dal violento scambio di colpi con le batterie nemiche di Gazzola e Duino. All'inizio del 1916 il generale Cadorna in persona rivolse un'ulteriore pressante richiesta di artiglierie alla Marina, che rispose positivamente azzerando quasi completamente le riserve di artiglierie navali fornendo III-305/46, III 254/45, III 203/45, IV-190/45, XII-120/50 e VIII-120/40, per un totale di 33 pezzi. Il Raggruppamento Artiglieria Basso Isonzo, rinforzato con reparti di artiglieria dell'Esercito e della Marina, assunse la denominazione di 33° Raggruppamento artiglieria d'assedio, su cinque gruppi con un complesso di 67 pezzi, da 305 a 102. Il 15 marzo iniziò la *Strafexpedition* (*spedizione punitiva*) austriaca contro l'Italia (per la quale si parla di battaglia degli Altopiani nell'ambito della V battaglia dell'Isonzo). Il fronte italiano fu sfondato ad Asiago. Tra il 15 e il 20 marzo il 33° Raggruppamento intervenne attivamente nella battaglia. Il 16 si sviluppò la vittoriosa controffensiva italiana sul fronte degli altipiani.

Il 7 aprile 1916 la divisione Cagni lasciava Venezia diretta a Valona.

Azioni significative di fuoco furono effettuate fra il 14 e il 16 maggio, quando le artiglierie della Marina spararono per quasi 56 ore consecutive, per contrastare un tentativo di sfondamento sul fronte carsico, in concomitanza con lo sforzo principale austriaco contro il Trentino. Gli attacchi austro-ungarici condotti dal 14 al 17 giugno e dal 28 al 29 furono respinti dal fuoco delle batterie 96ª, 97ª, 98ª e 100ª che spararono, nella prima azione 830 colpi e, nella seconda, 1218.

Tra il 4 e il 17 agosto si svolse la VI battaglia dell'Isonzo, con la liberazione, il 9, di Gorizia. Il Raggruppamento prese parte anche alle tre successive battaglie (fra il 14 settembre e il 7 novembre) che portarono le linee italiane sino nei pressi di Castagnovizza. Spesso, durante le azioni suddette, il personale delle batterie dovette lottare anche contro le frequenti e violente inondazioni dell'Isonzo, che causarono problemi alle postazioni fisse e ai natanti, esposti al fuoco nemico mentre erano nell'impossibilità di reagire. A dicembre, esaurite le operazioni offensive per la

crescente carenza del personale specialistico, specie artiglieri, tutte le artiglierie non dipendenti dai comandi della Marina furono passate all'Esercito, che sostituì i marinai con suoi artiglieri. Il 33° Raggruppamento passò alle sue dipendenze.

Negli ultimi giorni dell'anno, il generale Cadorna, di fronte alla pressante necessità di disporre per il fronte di ulteriori uomini, mezzi e materiali, richiese direttamente al comandante in capo dell'Armata Navale, ammiraglio Luigi di Savoia, duca degli Abruzzi, la cessione all'Esercito, da parte della Marina, di altri 224 cannoni. Dopo colloqui diretti fra i due, svoltisi all'inizio del 1917, effettuato un attento esame della situazione e delle necessità, la Marina cedette 28 pezzi d'artiglieria (VIII-152/40, VIII-149/27 A, XII-120/40 A), ritenuti i più adatti al fuoco di sostegno e quelli che presentavano meno problemi per l'adattamento alle sistemazioni terrestri, con ampio e diversificato munizionamento. Fra il 12 maggio e l'8 giugno il 33° Raggruppamento e le difese marittime di Monfalcone (cap. freg. Aslam Granafei) e Grado (cap. vasc. Dentice di Frasso) presero parte alla X battaglia dell'Isonzo. Nel corso dell'anno, allontanandosi la possibilità reale di una grande battaglia sul mare, la Marina proseguì nella cessione delle sue bocche da fuoco, consentendo di schierare nel ristretto fronte dell'ultimo tratto dell'Isonzo 18 cannoni di grosso calibro, 48 di medio e 75 di piccolo calibro.

ORDINE DEL GIORNO DEL GENERALE PIETRO PANIZZARDI, COMANDANTE DELL'ARTIGLIERIA DELLA III ARMATA
7 NOVEMBRE 1916

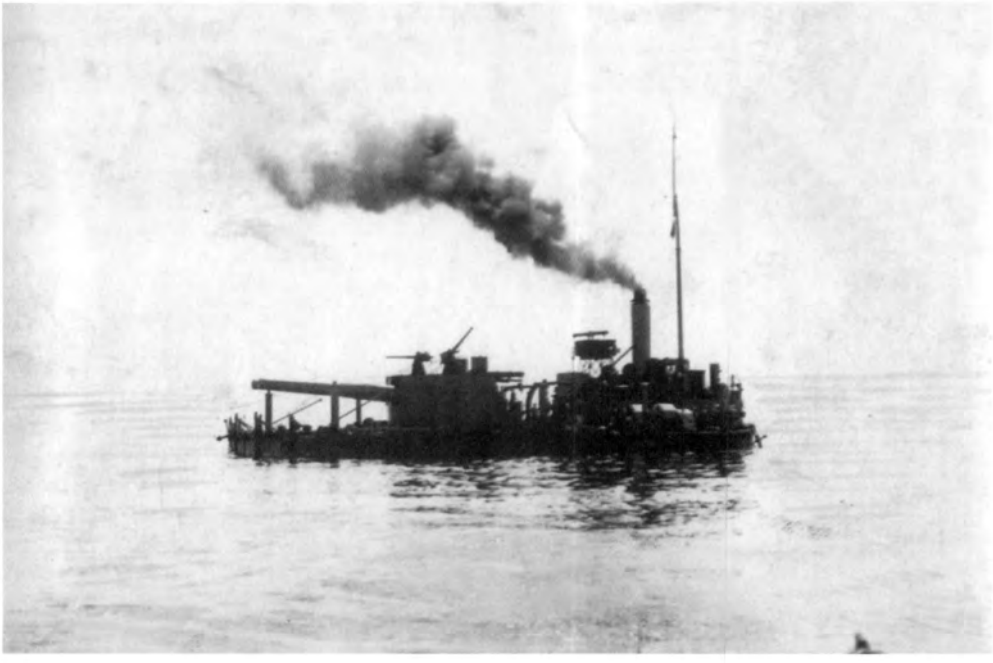
Ai nostri bravi marinai, ai loro ottimi Ufficiali che le necessità della guerra oggi allontanano da noi, il saluto fraterno dell'artiglieria della III Armata. Essi, seguendo una bella visione di rivendicazione e di gloria, vollero a fianco a noi dividere le aspre nostre fatiche e lo fecero con quella bravura che resterà pegno di schietta ammirazione, nelle tradizioni delle artiglierie che oggi ci affidano. Ed ora che tornano al mare verso altre lotte e verso altri ardimenti, li accompagni questo fraterno augurio: che il loro slancio ed il loro valore trovino anche sul mare il più bel premio, per la gloria della nostra Marina e per la grandezza d'Italia.

33° RAGGRUPPAMENTO ARTIGLIERIA D'ASSEDIO (autunno 1916)
(cap. freg. Antonio Foschini)

Gruppo	Dislocazione	Comandante	Sistemaz.	Numero e tipo armi
I cap. vasc. Leonardo Arrivabene Gonzaga	Bestrigna	ten. vasc. C. Scoppola	a terra	IV-152/40
	Bestrigna	ten. vasc. G. Baldovino	a terra	IV-152/40
	Monfalcone	ten. vasc. F. Zezi	a terra	IV-152/40
II magg. R.E. Di Stefano	San Canziano	cap. R.E. Gazzola	a terra	IV-152/32
	Rocca Monfalcone	ten. vasc. A. Parona	a terra	IV-152/40
	Rocca Monfalcone	ten. R.E. Jacoucci	a terra	IV-152/40
	Cave di Sele	cap. R.E. Zauli	a terra	IV-152/45
	Monfalcone	ten. R.E. Brunori	ferroviaria	II-152/40
III magg. Papi	Mobile	cap. R.E. Rosso	autocarrato	IV-102
	Mobile	cap. R.E. Cencianni	autocarrato	IV-102
	Mobile	cap. R.E. Boselli	autocarrato	IV-102
IV cap. corv. Aslam Granafei	Punta Sdobba	ten. vasc. G. Fioravanzo	a terra	III-152/40A
	Aberone	ten. vasc. A. Volpi	a terra	IV-152/40A
	Cavanna	ten. R.E. C. Rosselli	a terra	III-120/40
Difesa marittima di Monfalcone	foce Isonzo	ten. vasc. M. De Benedetti, poi s.ten. vasc. E. Insom	2 pontoni "Topi"	II-120/50
	Isonzo	ten. vasc. U. Cugia	pontoni	IV-152/40A
	Isonzo	ten. vasc. A. Ascoli	pontoni	II/190
	Batteria *Cane-Foca* Punta Sdobba	ten. R.E. Mario Viale	a terra	I-152/50
	Gatto Porto Resega	ten. R.E. G. Audiberti	a terra	I-105
Grossi calibri ten. col. RE Lo Bianco	Isola Morosini	magg. R.E. Maffei	a terra	II-305/17
		[?]	a terra	II-280
		ten. R.E. Calzolai	a terra	II-280
	fiume Isonzo	cap. R.E. Moi	pontone	II-203/45
	fiume Isonzo	ten. vasc. A. Celozzi	pontone	IV-203/45
In totale 74 pezzi: 2 da 305; 4 da 280; 6 da 203; 2 da 190; 42 da 152; 5 da 120; 1 da 105; 12 da 102				

Fra il 17 agosto e il 29 settembre, durante l'XI battaglia dell'Isonzo, che portò alla conquista dell'Altopiano della Bainsizza, il 33° Raggruppamento e le difese marittime di Monfalcone e Grado presero parte all'azione di fuoco, in appoggio all'avanzata delle truppe del XXIII Corpo d'Armata verso il Golfo di Trieste. A tale scopo furono fatti affluire da Venezia alcuni pontoni armati con grossi calibri, nonché i monitori *Faà di Bruno* e *Alfredo Cappellini* (armati, ognuno, con II-381/40), e i due monitori britannici *Earl of Peterborough* e *Sir Thomas Picton*, armati con pezzi da 305/45.

L'azione complessa prevedeva, oltre all'intervento delle artiglierie costiere e di natanti di Grado e Monfalcone, e dei quattro monitori, l'impiego di naviglio sottile (cacciatorpediniere, torpediniere, torpediniere costiere e M.A.S.) di Venezia e Grado, velivoli di Grado, Venezia e Porto Corsini, sommergibili di Venezia, Porto Corsini e Ancona. Era stato anche previsto e preparato con cura uno sbarco di sorpresa tra Duino e Sistiana, da eseguirsi nel pieno della notte, impiegando reparti misti dell'Esercito e della Marina, per aggirare le posizioni nemiche e farne



Il monitore *Alfredo Cappellini*. (Fototeca USMM)

crollare il fronte. In meno di un mese, a cura del comandante militare marittimo a levante di Porto Lignano, contrammiraglio Paolo Marzolo, furono condotti gli studi, la ricognizione dei punti di sbarco, l'organizzazione e l'allestimento della spedizione di sbarco, e l'allenamento dei reparti ad essa destinati. Furono effettuate quattro esercitazioni, impiegando tre battaglioni, rispettivamente, di 865, 998 e 984 uomini, per un totale di 2847 uomini da imbarcare, completamente equipaggiati, su 48 imbarcazioni.

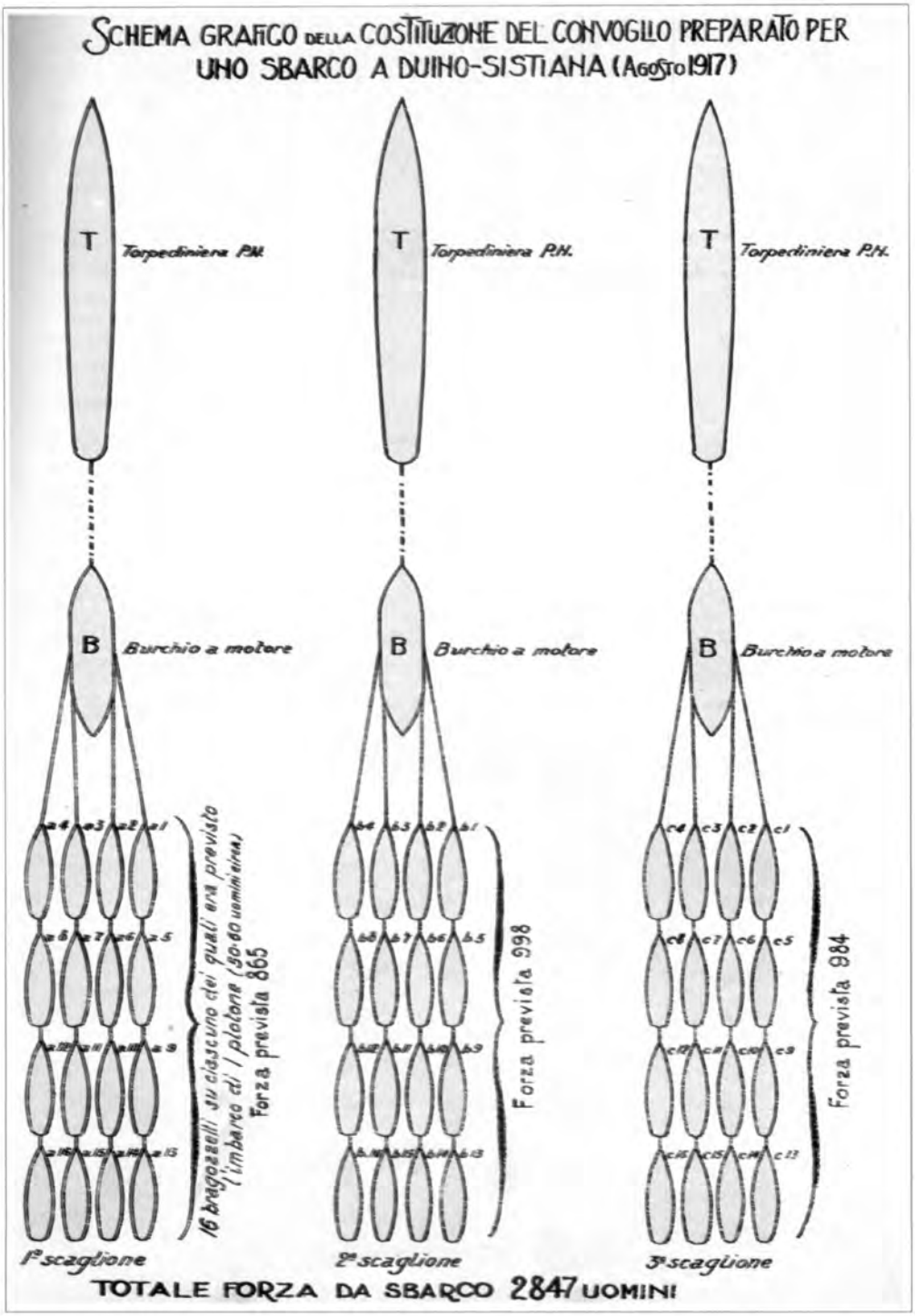
L'imbarco di tutto il personale fu effettuato in quindici minuti, e lo sbarco richiedeva un tempo variabile fra i venti e i trenta minuti, ovviamente purché l'azione potesse avvenire di sorpresa e, quindi, indisturbata.

Fu necessario eseguire non indifferenti lavori di scavo dei canali intorno a Grado per consentire il passaggio dei monitori. I due britannici svilupparono la loro azione di fuoco contro quota 279 e le doline a tergo del Monte Hermada. Il 24 agosto, essendo stati raggiunti gli obiettivi previsti, l'azione di fuoco fu sospesa e i monitori rientrarono a Venezia.(7)

In questo periodo le artiglierie della Marina spararono 885 colpi di grosso calibro, 5169 di medio calibro e 1926 di piccolo calibro, così ripartiti:

TIPO	CALIBRO	NUMERO ARMI	NUMERO COLPI SPARATI	TOTALE
Grossi calibri	381	4	63	
	305	2	68	
	203	4	402	
	190	4	352	885
Monitori britannici	305/45	4	175	175
Medi calibri	152	8	2785	
	120/50	4	774	
	120/40	4	1610	5169
Piccolo calibro	76/40	8	1926	1926

(7) Il conseguimento degli obiettivi rese inutile l'operazione di sbarco che, quindi, l'Esercito non richiese.


SCHEMA GRAFICO DELLA COSTITUZIONE DEL CONVOGLIO PREPARATO PER UNO SBARCO A DUINO-SISTIANA (AGOSTO 1917)
T Torpediniera P.N.
T Torpediniera P.N.
T Torpediniera P.N.
B Burchio a motore
B Burchio a motore
B Burchio a motore
16 bragozzetti su ciascuno dei quali era previsto l'imbarco di 1 plotone (50-60 uomini circa)
Forza prevista 865
Forza prevista 998
Forza prevista 984
1° scaglione
2° scaglione
3° scaglione
TOTALE FORZA DA SBARCO 2847 UOMINI

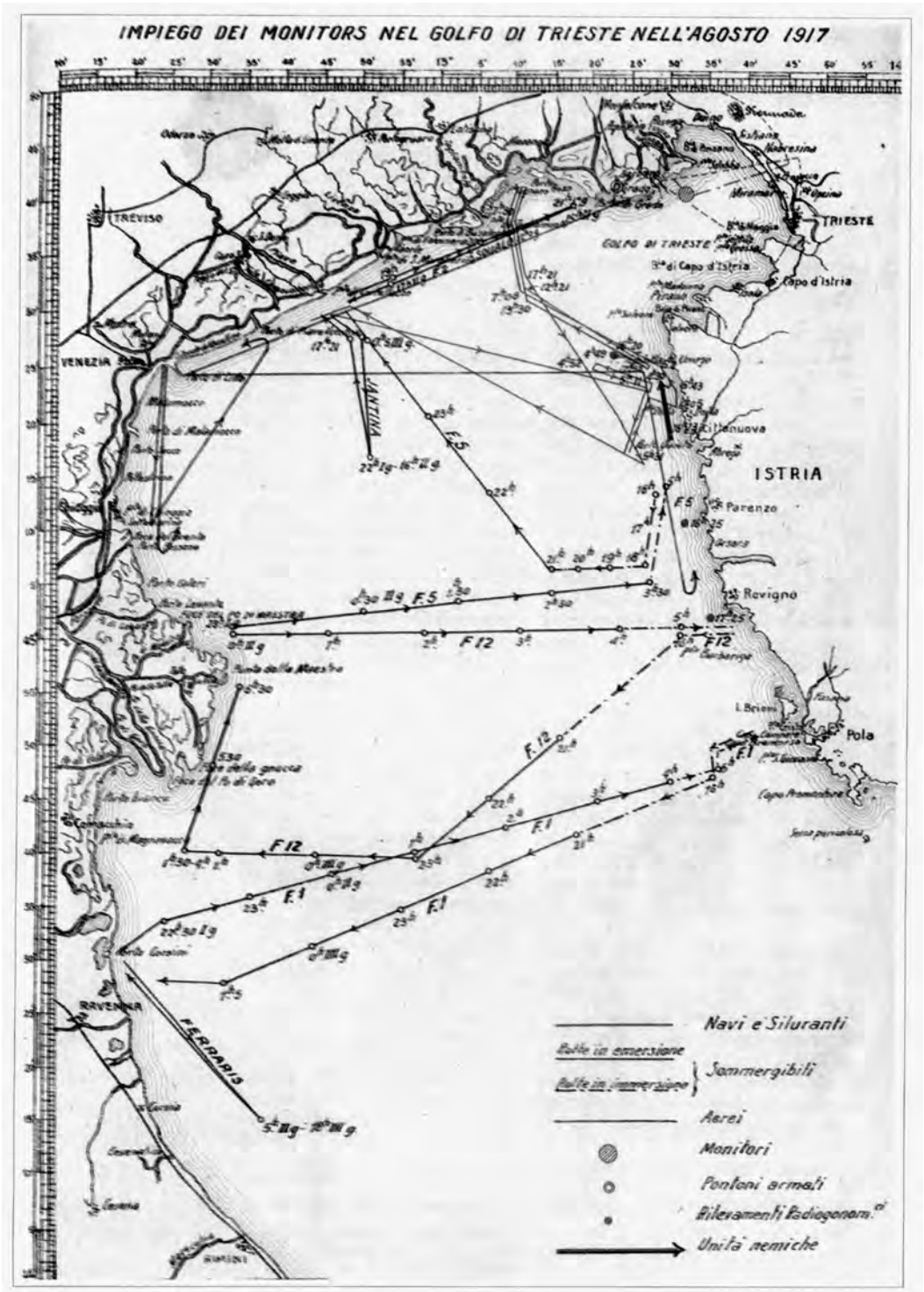
Negli ultimi giorni dell'ottobre 1917, l'offensiva austro-tedesca a Caporetto provocò il ripiegamento del grosso dell'Esercito, che dovette retrocedere in un primo tempo oltre il Tagliamento per dar modo alle masse in ritirata di riordinarsi, e quindi oltre la Livenza verso il Piave, nell'intento di opporre qui una resistenza decisiva ed arginare, in uno sforzo supremo, la minacciosa avanzata nemica.

Alla Marina spettò il compito di proteggere, dal mare, il ripiegamento e, contemporaneamente, di provvedere allo sgombero di Monfalcone e di Grado, recuperando quanti più uomini e materiale fosse possibile per poterlo utilizzare altrove. Assumeva, in questa situazione, un'importanza essenziale la necessità di disporre della base di Venezia, poiché, in caso contrario, le navi avrebbero dovuto ritirarsi verso Ancona e, più ancora, verso Brindisi, abbandonando il Golfo di Trieste e l'alto Adriatico. Il mantenuto controllo navale del Golfo di Trieste consentì alla Marina di impegnarsi, con serenità, allo sgombero e alla sorveglianza dell'estrema ala destra italiana.

Il 24 ottobre gli austriaci sfondarono il fronte, iniziando una penetrazione di circa 150 km. La sera del 26 il Comando Supremo ordinava al Comando Militare Marittimo a levante di Porto Lignano di tenersi pronto a sgombrare la zona, dopo aver provveduto ad appoggiare il ripiegamento delle truppe dell'ala destra oltre l'Isonzo. Iniziava immediatamente lo smontaggio delle batterie reputate non necessarie e il trasferimento per canali interni dei galleggianti caricati. Tutto il personale non necessario fu inviato a Venezia, e furono prese le necessarie disposizioni per provvedere alla distruzione di quanto non trasportabile.

Il 27 il Comando Supremo ordinava alla III Armata di iniziare a ritirarsi. Nella notte le artiglierie della Marina, per coprire la ritirata delle truppe verso l'Isonzo, controbattevano l'ininterrotto fuoco d'artiglieria austriaco. Superando anche gli ostacoli gravi del maltempo si procedette al recupero di armi, munizioni e galleggianti. Dal 29 pomeriggio fu iniziato il convogliamento verso Venezia, per canali interni, del materiale recuperato. Il personale di Monfalcone, date le avverse condizioni meteo, che non consentivano di eccedere nel carico dei barconi, compì la ritirata verso Mestre, a piedi, in tre giorni. Distrutto tutto il materiale non trasportabile, alle ventuno l'ultimo convoglio lasciò Grado. Circa 5000 uomini ripiegarono su Venezia, dove iniziò la costituzione di una brigata.

L'ultimo nucleo delle retroguardie della Marina fu trattenuto sul basso Tagliamento per contrastare l'avanzata nemica e assicurarsi che i natanti


IMPIEGO DEI MONITORS NEL Ggolfo DI TRIESTE NELL'AGOSTO 1917
TREVISO
VENEZIA
TRIESTE
GOLFO DI TRIESTE
Capo d'Istria
ISTRIA
Parenzo
Rovigno
Pola
RAVENNA
FERRARIS
F.5
F.12
F.1
Navi e Siluranti
Sommergibili
Aerei
Monitori
Pontoni armati
Unità nemiche

Batteria della R. Marina agli Alberoni. (Fototeca USMM)

in ritirata, lungo i canali interni, non avessero problemi. L'azione fu coordinata dal cap. corv. Guido Po, prontamente inviato da Roma a Venezia e, quindi, a Grado. Impiegando i marinai e i *MAS 1* e *20*, armati di cannone da 47 e mitragliere, condotti dai volontari motonautici di 1ª classe Angelo Procaccini e Romani Manzutto, che risalirono il Tagliamento fino a Latisana, sparando contro gli austriaci che si avvicinavano alla riva sinistra, le posizioni furono mantenute fino al 3 novembre quando, minacciate di aggiramento dalla foce del fiume, si ritirarono verso Venezia.

Una compagnia di 230 marinai, comandata dal capitano di fanteria Alberto Mazzi, lasciava Venezia il 2 e si portava a Falconara Lemene, insieme ad alcuni M.A.S. del comandante Rizzo – armati con cannoncini e mitragliatrici – sui quali si trovava anche il comandante Dentice di Frasso. Nella notte fra il 6 e il 7, sulla riva sinistra del Lemene, la compagnia ebbe il battesimo del fuoco contrastando vigorosamente l'avanzata del nemico. Decisa la resistenza ad oltranza sul Piave e la difesa di Venezia, in questa città venivano inviati cannoni, mitragliatrici, munizioni e materiali prelevandoli ovunque fossero disponibili, preparando, nel contempo, i piani per

Sopra: **Pezzo antiaerei della R. Marina a Cava Zuccherina. (Fototeca USMM)**
Sotto: **Batteria antiaerei della Marina a Casana di Vo. (Fototeca USMM)**

un eventuale sgombero.(8)

Continuò l'evacuazione dei pontoni *Vodice*, *Monte Cucco* e *Padus*. Quest'ultimo ebbe difficoltà di navigazione e si incagliò fra Caorle e Cortellazzo; falliti i tentativi di disincaglio, il 7 novembre venne distrutto. Successivamente vennero trasferiti a Venezia i pontoni *Carso*, *Valente* e *Monfalcone*. Più difficoltoso fu il trasferimento dei monitori *Faà di Bruno* e *Alfredo Cappellini*. Il primo ruppe

(8) Tra fine ottobre e il 7 novembre furono spediti a Venezia: due cannoni da 203/45 e uno da 152/45; un affusto da 152/45 e due da 152/40 A; 12 complessi da 152/45 A, tre da127/51, due da 102/35 antiaerei (a.a.); quattordici da 76/40 a.a.; quindici 76/17 da sbarco; otto 76/30 autocarrati; sei complessi da 57/43 ruotati; 38 mitragliere

Pontone armato con cannoni da 203 mm, nella Laguna di Venezia. (Fototeca USMM)

i cavi di rimorchio e si arenò, richiedendo un duro lavoro per portarlo a Venezia. L'*Alfredo Cappellini* si ingavonò e affondò, il 16 novembre, con la perdita di 69 uomini fra cui il comandante. I naufraghi dell'equipaggio furono soccorsi dal personale del treno armato *III*.

Contemporaneamente si provvedeva a fortificare la linea difensiva sul Po di levante.

Venne allagata la zona lagunare fra il Piave e il Sele. Si procedette alla costituzione di uno sbarramento difensivo lungo circa 40 km fra San Donà del Piave e Cortellazzo. Il 9 novembre l'ammiraglio Thaon di Revel dette l'ordine di ritirare su tale linea la compagnia marinai che aveva combattuto sul Lemene, di schierare i pontoni del ten. vasc. Gino Paoletti alla foce del Piave, e quelli del ten. vasc. Antonio Celozzi ad Altino, al margine settentrionale della laguna. Contemporaneamente fu ricostituito il Raggruppamento Artiglieria Regia Marina. Veniva così a formarsi l'embrione della *Brigata Marina* (contrammiraglio Vittorio Molà), costituita dai due reparti indipendenti fra loro, ma che dovevano consolidare l'estrema ala destra dello schieramento terrestre.

Colt da 6.5, con tre milioni di pallottole. Inoltre furono messe a disposizione dell'Esercito le artiglierie da 102/35 della Marina in costruzione presso l'Ansaldo.
Il munizionamento di artiglieria, in vari tipi (granate, prime cariche, seconde cariche, shrapnell, navali e antiaerei, incendiari), ammontò a: 800 proiettili da 305, 650 da 203, 2200 da 190, 20 000 da 152, 23 000 da 120, 8000 da 102, 8500 da 76/45, 35 000 da 76/40, 20 000 da 76/17.

Sopra: Uomini della *Brigata Marina*. (Fototeca USMM)
Sotto: Batteria autocarrata della Marina a Cortellazzo. (Fototeca USMM)

Con i marinai della difesa di Monfalcone e Grado fin dal 30 ottobre si andava costituendo il battaglione *Monfalcone*, su quattro compagnie, compresa quella già in linea, con 22 ufficiali (di cui il comandante, il medico e quattro subalterni del C.R.E.M. soli di Marina) e 899 marinai, al comando del cap. corv. Piero Starita. L'armamento individuale era costituito dal fucile '91, e ogni compagnia, su quattro plotoni, aveva aggregata una sezione mitraglieri con tre armi Colt. La mattina del 9 novembre il battaglione lasciò Venezia su imbarcazioni che, per canali interni, portarono il reparto a Cortellazzo entro le tredici. Gli fu assegnato il settore dall'estremità orientale del Cavetta fino alla foce del Piave. Il battaglione entrò in linea il 10. L'11 giunsero da Venezia 30 mitraglieri e 16 mitragliatrici, che presero posizione sulle due rive del Cavetta.

Alle 5:30 del tredici, approfittando della fitta oscurità, tre barconi austriaci, ognuno con una decina di uomini, con mitragliatrici e molte bombe a mano, attraversarono il Piave. Solo due barconi presero terra, nei pressi di Cascina Cornoldi Nord, spezzando la difesa con il violento fuoco delle armi automatiche e con il nutrito lancio di bombe a mano; l'ufficiale comandante fu messo fuori combattimento da una pallottola esplosiva, e il tiro delle mitragliatrici italiane si concentrò sui rinforzi che cercavano di affluire nella testa di ponte. La situazione fu ristabilita dall'intervento personale del comandante Starita con una compagnia che attaccò alla baionetta, causando gravi perdite ai nemici, che ebbero tre morti, fra cui un ufficiale, e 9 prigionieri; il reparto italiano ebbe un morto e 11 feriti. Furono catturate una mitragliatrice e moltissime bombe a mano. Il barcone rimasto nascosto sull'altra riva fu catturato dopo un combattimento che causò altri due morti al nemico. Contemporaneamente altri reparti austriaci erano sbarcati nella zona di Cortellazzo, fra Cascine Allegri e Fornaci Brazzà, e avevano iniziato a trincerarsi. Starita si portò sul posto e attaccò con un'altra compagnia, riuscendo a respingere il nemico sull'altra riva avendo 10 morti e 4 prigionieri. Gli austriaci che difendevano le posizioni conquistate ebbero due morti, un disperso e dieci feriti.

Il mattino del 14 si svolse un nuovo scontro, interrotto dall'ordine di un ripiegamento generale dietro al Cavetta e su Cortellazzo, posizioni che furono raggiunte all'alba del 15. Nello stesso tempo siluranti austriache aprivano il fuoco contro le batterie per identificarne le posizioni. Il giorno 14 le perdite ammontarono a 2 morti e 8 feriti; nei tre giorni i mancanti all'appello furono 30. Alle 19 del 14 giunse a Cortellazzo un'altra compagnia di 257 uomini, oltre a 79 uomini al comando del sottoten. vasc. Mucci. Al reparto si unirono alcune unità di mitraglieri alpini. Il 15 le siluranti austriache ripeterono l'azione di bombardamento contro la batteria da 152 di Cortellazzo (ten. va-

sc. Bordigioni), che bravamente rispose al fuoco. Il 16 novembre, mentre pattuglie nemiche si infiltravano fra le case di Cavazuccherina, riuscendo a occupare l'argine sinistro del Vecchio Piave fra Capo Sile e Cavazuccherina, le corazzate *Wien* e *Budapest*, scortate da dieci cacciatorpediniere e appoggiate da numerosi velivoli, alle 10:45, iniziarono un'intensa azione di fuoco contro l'estrema ala destra dello schieramento italiano e, particolarmente, contro la batteria di Cortellazzo, che rispose al fuoco con salve lente e bene aggiustate. Alle 12:15 il fuoco navale cessò, e le navi si allontanarono verso Caorle riprendendo la formazione un po' scompaginata. La batteria di Cortellazzo aveva riportato qualche danno e avuto alcuni feriti, ma i cannoni erano efficienti. Dalla parte di Venezia comparvero cinque cacciatorpediniere italiani, preceduti da due M.A.S. Le navi austriache diressero su di loro, e i caccia si allontanarono. Riprese il bombardamento navale austriaco contro la batteria italiana che, a sua volta, riuscì a mettere alcuni colpi, non in pieno, sulle navi nemiche, causando solo lievi danni. L'azione fu interrotta alle 14:30 per l'ardito attacco dei *MAS 13* e *15* che lanciarono quattro siluri, a mala pena schivati dalle navi maggiori, che si allontanarono; l'inseguimento dei M.A.S. da parte dei cacciatorpediniere fu interrotto appena le piccole unità entrarono nel raggio di protezione delle artiglierie italiane.

Fino al 24 continuarono gli scontri con uno stillicidio di perdite da ambo le parti.

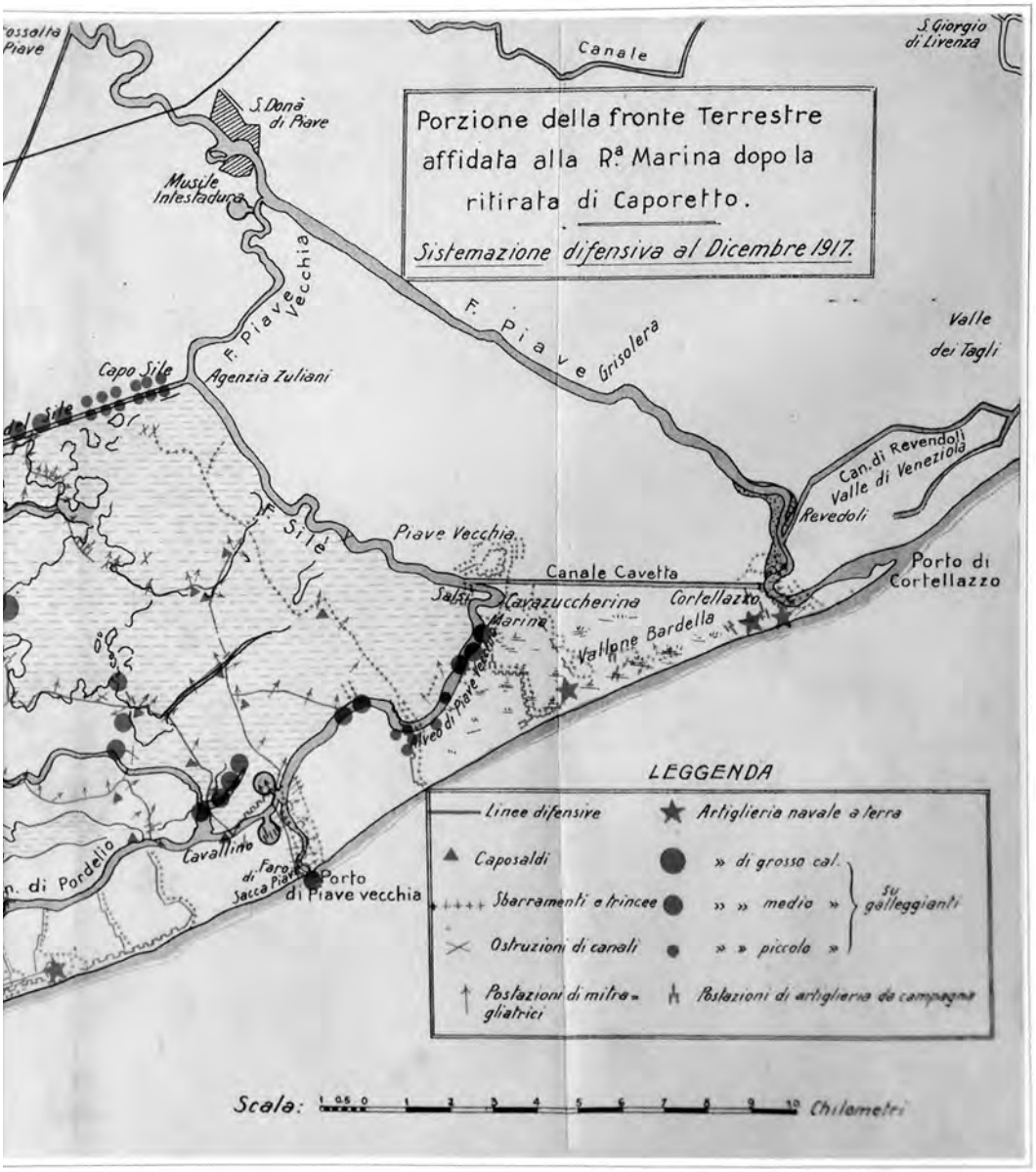
A breve scadenza furono costituiti i battaglioni *Grado* (cap. corv. Giovanni Angeli), formato con marinai provenienti dal fronte e con militari del distaccamento di Venezia, e il battaglione d'assalto *Caorle* (cap. corv. Roberto Colombo). Quest'ultimo giunse in linea a mezzogiorno del 3 dicembre, dando il cambio al *Monfalcone* che si portò a Bagni di Cavazuccherina. Dopo l'esperienza fatta, il comandante Starita proponeva di aggregare a ogni battaglione una batteria mobile di almeno quattro pezzi da 75, dipendente tatticamente dal comandante di battaglione; riteneva invece il munizionamento del cannone da 57 (granate perforanti) poco rispondente allo scopo, per la natura del terreno che non facilitava nemmeno il maneggio rapido dell'arma. Il 28 dicembre il comandante Starita fu sostituito dal ten. vasc. Andrea Bafile. In seguito, con marinai provenienti dalle difese di Spezia e di Messina fu costituito un quarto battaglione. Il *Reggimento Marina* (cap. vasc. Dentice di Frasso) così costituito, forte di 114 ufficiali e circa 3600 marinai, fu assegnato alla 4ª divisione del XXIII Corpo d'Armata (tenente generale Carlo Petitti di Roreto) della III Armata; il comando fu posto a Ca' Nagliatti. Il *Raggruppamento Artiglierie della Regia Marina*, agli ordini del cap. vasc. Foschini, dal 28 novembre passò alle

dipendenze dello stesso corpo d'armata, con l'eccezione dei calibri superiori a 190, dipendenti direttamente dal comando artiglieria della III armata. Del raggruppamento facevano parte anche diversi galleggianti e pontoni, anche semoventi:

- con un pezzo da 305, *Monte Cucco*, *Monfalcone*, *Valente*, *Vodice*;
- con due pezzi da 203 *Robusto*;
- con pezzo da 190 *Tigre*, *Carso* e *Capitano Casotto*;
- con pezzo da 120 "Topi" e "Lupi";
- zattere con pezzo da 76/40 denominate *Rane*;
- zatterine con pezzi da 76/40 o 76/50 denominate *Raganelle*.

L'impiego del *Reggimento Marina* prevedeva due battaglioni in prima linea, dei quali uno occupava le trincee del Cavetta e la corrispondente testa di ponte al di là del canale; l'altro battaglione occupava le trincee del taglio della penisola di Cortellazzo. Un terzo battaglione era accampato a breve distanza dal fronte e disimpegnava il servizio di vigilanza costiera; il quarto battaglione era in riposo lontano dal fronte (a Venezia, Sabbioni o Lido). I battaglioni si alternavano circa ogni quindici giorni. La zona d'operazioni presentava notevoli problemi, trattandosi di terreno acquitrinoso che richiedeva l'uso di idrovore e rendeva instabili anche i parapetti delle trincee.

Le prime azioni di fuoco delle artiglierie si ebbero l'11 novembre con l'impiego di *Topi* e *Lupi*.



Il 25 successivo le cannoniere *Capitano Sauro* e *Folgore*, armate con un pezzo da 120/50, effettuarono un'incursione lungo il Piave; l'azione, riuscita, con tiro da breve distanza della prima cannoniera agevolò la conquista della testa di ponte di Cava Zuccherina; la *Folgore* fu colpita da un colpo da 102 che ne provocò l'abbandono. Dopo complessi lavori poté in seguito essere recuperata.

All'alba del 18 dicembre il nemico iniziò un violento fuoco di artiglieria contro la zona di Cortellazzo, in modo particolare contro la testa di ponte. Si credette che fosse la preparazione a un attacco, ma doveva invece essere un tentativo per provocare il tiro delle batterie italiane per individuarle. Il comando del *Reggimento Marina* prese le predisposizioni per respingere un attacco nemico contro la linea Casa Rossa, Casa Gerardo, sponda del Piave, difesa dal *Grado* (ora al comando del cap. corv. Giuseppe Robbo) con il *Monfalcone* di rincalzo lungo il Cavetta. Alle otto del 19 due velivoli nemici effettuarono una ricognizione sulle linee italiane, e alle nove si ripeté il fuoco del giorno prima, molto più intenso per la partecipazione di ulteriori batterie e per l'azione navale condotta dal *Budapest*, *Arpad* e *Admiral Spaun*, scortati dalla I e dalla II squadriglia di cacciatorpediniere, dalla VII e X divisione siluranti e da nove dragamine. Quasi contemporaneamente iniziò l'attacco alle linee italiane di fronte, e audaci tentativi di sbarco sul fianco. L'attacco contro la linea del *Reggimento Marina* fu condotto da un reparto d'assalto e da un battaglione, con l'appoggio di sei aeroplani che bombardarono le linee e la batteria da 152. I marinai eseguirono un intenso fuoco di sbarramento con fucili, mitragliatrici e lancio di bombe a mano; intervenne anche l'artiglieria. Nonostante ciò, alcuni reparti nemici riuscirono a penetrare negli intervalli fra le postazioni, ma senza impadronirsi dei capisaldi. Fu dato l'ordine di un immediato contrattacco, che i marinai condussero con tale slancio da ricacciare il nemico sulle linee di partenza con gravissime perdite e alcuni prigionieri. Anche lo sbarco sul fianco fu respinto. Due barconi con truppa scelta furono contrastati in modo tale dal tiro delle mitragliatrici che uno retrocedette, e l'altro, a metà del fiume, fu abbandonato dal personale, che fu travolto dalla corrente. Comunque gli austriaci, in mattinata, fino alle 13:30, ripeterono il tentativo con altri numerosi e violenti attacchi, tutti respinti, con gravi perdite e cattura di prigionieri. L'attacco navale fu respinto dall'intervento dei M.A.S. – che lanciarono i loro siluri senza esito – e delle navi *Saint Bon* ed *Emanuele Filiberto* che non raggiunsero il contatto balistico.

Fra il 26 e il 27 dicembre si sviluppò un attacco del XXIII Corpo d'Armata, compreso il *Reggimento Marina* che, grazie all'apporto delle artiglierie del Raggruppamento, portò alla conquista dell'ansa di Zenson.

Il 14 gennaio 1918 le artiglierie appoggiarono il fortunato attacco delle truppe contro Ca' Zuliani e Agenzia Trezza, impedendo l'afflusso di truppe austriache di rincalzo destinate a contrattaccare le posizioni appena conquistate. Pochi giorni dopo il tiro delle artiglierie impediva l'attacco nemico alla testa di ponte.

Sopra: La batteria *Raganella 5* a Capo Sile. (Fototeca USMM)
Sotto: La zattera *Rana 1*, armata con pezzi da 76/40. (Fototeca USMM)

Il *Reggimento Marina* sul Piave. (Fototeca USMM)

Nel febbraio 1918 il reggimento assumeva il suo assetto definitivo, con il *Monfalcone* comandato dal primo ten. vasc. Bafile, il *Grado*, il *Caorle* e il *Golametto* comandato dal cap. corv. Guido del Greco.

Il 1° marzo il comandante Bafile passò al più impegnativo comando del *Caorle*, per sostituirne il comandante ammalato; il comando del *Monfalcone* fu assunto dal capitano dell'Esercito Pongiglione. Nella notte fra il 10 e l'11, Bafile, con quattro uomini, attraversò cautamente il Piave su una *zemola* e si portò presso le linee nemiche per studiarne l'andamento in vista delle successive operazioni; ultimata la missione, mentre stava per reimbarcarsi si accorse che mancava uno degli uomini. Pur consapevole del pericolo che correva il gruppetto per l'approssimarsi dell'alba, Bafile decise di cercare il compagno e lo trovò. Ma la pattuglia era stata scoperta e fatta segno a fuoco di fucileria; Bafile fu ferito mortalmente, ma pensò solo al risultato della missione; trasportato sull'altra sponda riferiva il risultato della missione, esortava i suoi uomini a continuare a combattere e moriva. Al comandante Bafile, già decorato di Medaglia d'Argento e Medaglia di Bronzo al Valore Militare, fu concessa la Medaglia d'Oro al Valore Militare. Successivamente il battaglione *Monfalcone* venne ribattezzato *Bafile.*

Una batteria del battaglione *Golametto* della Regia Marina. (Fototeca USMM)

Il 12 marzo le artiglierie intervennero per distruggere le passerelle e i ponti lanciati dagli austriaci fra le due rive del Piave Nuovo. Fra l'8 e il 17 aprile le artiglierie antiaeree intervennero efficacemente per contrastare l'ondata di attacchi dall'aria condotti sul basso Piave e contro Venezia. Il 15 maggio il cap. freg. Giuseppe Sirianni assunse il comando del *Reggimento Marina*. Il 19 maggio si svolse a Venezia una solenne cerimonia nella quale il sindaco, Filippo Grimani, riconoscente per il decisivo aiuto dato dai marinai alla difesa della città, consegnò nelle mani del comandante del *Reggimento Marina*, la bandiera nazionale.

Il 26 maggio la Brigata *Marina* concorse alla riuscita dell'ardita azione effettuata nella zona di Agenzia Zuliani, che portò alla costituzione di un'importante testa di ponte; nell'azione furono catturati cannoni, bombarde, mitragliatrici, e furono fatti oltre 400 prigionieri. Nei giorni successivi il fuoco delle artiglierie respinse per sei volte gli attacchi austriaci volti a riconquistare le posizioni perdute.

Nel giugno 1918 gli austriaci lanciarono un'ultima grande offensiva, a lungo preparata, dal Montello al mare.

Decorazioni al Valore Militare del 1° tenente di vascello Andrea Bafile

Medaglia d'Oro al Valore Militare (alla memoria)

Comandante di un battaglione marinai, mentre preparatasi un'operazione sull'estrema bassura del Piave, volle personalmente osare un'arrischiata ricognizione tra i canneti e i pantani della sponda sinistra perché, dallo strappato segreto delle difese nemiche, traesse maggiore sicurezza la sua gente. Tutto vide e frugò, e sventato l'allarme già trovava riparo quando notò la mancanza di uno dei suoi arditi. Rifece allora da solo la via perigliosa per ricercarlo e, scoperto poi dal nemico mentre ripassava il fiume, e fatto segno a vivo fuoco, veniva mortalmente ferito. Guadagnata la sponda destra in gravissime condizioni, conscio della fine imminente, con mirabile forza d'animo e completa lucidità di mente, riferiva anzitutto quanto aveva osservato nella sua ricognizione, e dirigendo ai suoi infiammate parole, atteggiato il volto al lieve sorriso che gli era abituale, si diceva lieto che il suo sacrificio non sarebbe stato vano. E passò sereno qual visse, fulgido esempio delle più elette virtù militari, coronando con gloriosa morte una vita intessuta di luminoso coraggio, di fredda, consapevole e fruttuosa audacia, del più puro eroismo.

(Basso Piave, 12 marzo 1918)

(D.L.13 giugno 1918)

Medaglia d'Argento al Valore Militare

Per aver raggiunto, in condizioni particolarmente pericolose i maneggi degli allagamenti della Santabarbara prodiera della *R.N. QUARTO* durante un gravissimo incendio sviluppatosi su quella Nave il 23 aprile 1913 e per aver dato prove ininterrotte di abnegazione, di coraggio, di resistenza e di serenità nel non breve periodo di tempo in cui la nave si è trovata in critiche condizioni

(Esploratore *Quarto*)

(R.D. 27 luglio 1913)

Medaglia di Bronzo al Valore Militare

Partecipava ad una spedizione aerea in cui gli apparecchi terrestri, percorrendo un lungo tratto di mare aperto, in condizioni avverse, riuscivano a raggiungere le Bocche di Cattaro ed a colpire con grande esattezza ed efficacia gli obiettivi navali, rientrando tutti alla base, malgrado le deviazioni inevitabili nella crescente foschia.

(Bocche di Cattaro, 4 ottobre 1917)

(D.L. 8 novembre 1917)

Il *Raggruppamento Artiglierie della Regia Marina* era organicamente così organizzato:(9)

Capitano di vascello Antonio Foschini				
GRUPPO	DISLOCAZIONE	NOME/DENOMINAZIONE	SISTEMAZ.	NUMERO E TIPO ARMI
A (ten. vasc. Aldo Ascoli)	Taglio del Sile	*Raganelle*	4 zatterine	IV-76/40
	Taglio del Sile	*Raganelle*	4 zatterine	IV-76/40
	Taglio del Sile	*Raganelle*	4 zatterine	IV-76/40
	Caposile	*Raganelle*	6 zatterine	IV-76/30
	Caposile	*Raganelle*	6 zatterine	IV-76/30
B (ten. vasc. Luigi Biancheri)	Piave vecchio	*Ranocchio*	4 zatterine	IV-76/40
	Cava Zuccherina	*Rane*	2 zatterine	IV-76/40
	Cava Zuccherina	*Rane*	4 zatterine	IV-76/40
	Cava Zuccherina	*Martore*	pontone	II-76/40
	Cava Zuccherina	*De Rosa*	pontone	II-76/40
C (ten. vasc. Luigi Ferrando)	Piave vecchio	*Zoccole*	2 pontoni	II-120/40
	Piave vecchio	*Topi*	2 pontoni	II-120/40
	Cava Zuccherina	*Lupi*	2 pontoni	II-120/50
	Cava Zuccherina	*Folgore*	cannoniera	II-120/50
	Cava Zuccherina	*Saetta*	cannoniera	II-120/50
	Cava Zuccherina	*Foche*	4 pontoni	IV-152/40
	Cava Zuccherina	*Bianchini*	pontone	I-190/45
	Cava Zuccherina	*Sdobba*	pontone	I-190/45
	Cava Zuccherina	*Pasubio*	pontone	I-190/45
E (ten. vasc. Roberto Antona Traversi)	Canale Silone	*Carso*	pontone	II-190/45
	Canale Ceresa	*Robusto*	pontone	II-203/45
	Canale Ceresa	*Tigre*	pontone	I-190/45
	Canale Ceresa	*Forte*	pontone	I-203/45, poi I-190/45

(9) Per il comportamento tenuto nei combattimenti terrestri furono insigniti dell'Ordine Militare di Savoia i seguenti ufficiali: cap. vasc. Antonio Foschini e Adolfo Cacace; cap. corv. Romolo Buzzone e Guido Po; ten. vasc. Vincenzo Ceccherini e Aslan Granafei.

	Canale Silone	*Vodice*	pontone	I-305/40
	Canale Silone	*Monte Cucco*	pontone	I-305/40
	Casa San Felice	*Monfalcone*	pontone	I-305/40
	Casa San Felice	*Valente*	pontone	I-305/40
F (ten. vasc. Gino Paoletti)	Taglio del Sile	*Topi*	4 pontoni	IV-120/40
	Taglio del Sile	*Topi*	4 pontoni	IV-120/40
	Taglio del Sile	*Orsi*	5 pontoni	V-152/40
		TOTALE		78

SOTTO RAGGRUPPAMENTO (cap. corv. Augusto Mengotti)				
D (ten. vasc. Antonio Celozzi)	Cortellazzo	-	terrestre	IV-120/40
	Cortellazzo	*Pitturi*	terrestre	IV-120/40
	Cortellazzo	*Bordigioni*	terrestre	III-152/40
	Cortellazzo	-	terrestre	II-155/42
	Piave vecchio	*Capitano Masotto*	pontone	I-190/45
G (ten. vasc. Venanzio Ceccherini)	Cortellazzo	[?]	terrestre	II-57/43
	Cortellazzo	[?]	terrestre	III-76/50
	Cortellazzo	[?]	mobile	III-76/50
	Cava Zuccherina	[?]	terrestre	IV bombarde 240
	Cava Zuccherina	[?]	terrestre	IV bombarde 240
	Cava Zuccherina	[?]	terrestre	IV bombarde 240
P (ten. vasc. Bruto Brivonesi)	Matteroni dell'Uva	[?]	terrestre	IV-76/17
	Matteroni dell'Uva	[?]	terrestre	IV-76/17
	Matteroni dell'Uva	[?]	terrestre	IV-76/17
	Matteroni dell'Uva	[?]	terrestre	IV-76/17
	Matteroni dell'Uva	[?]	terrestre	IV-76/17
	Matteroni dell'Uva	[?]	terrestre	IV-76/17
		TOTALE		46 cannoni + 12 bombarde
		TOTALE GENERALE		124 cannoni + 12 bombarde

Esso era ben posizionato per garantire un tiro efficace. L'azione di fuoco di preparazione austriaca fu possente, ma anche estremamente pronta ed efficace fu la risposta delle artiglierie del raggruppamento, che, con fuoco di interdizione, riuscì a colpire i concentramenti di truppe, i ponti e le passerelle gettate attraverso il fiume. Sotto la pressione nemica, il 16 giugno le teste di ponte di Capo Sile e Agenzia Zuliani dovettero ripiegare sulla riva destra. Tale movimento interessò anche alcune batterie galleggianti. Dalle nuove posizioni, ordinatamente raggiunte, fu ripreso immediatamente il fuoco di appoggio ai contrattacchi italiani. Il *Reggimento Marina*, alle dipendenze della 3ª Brigata Bersaglieri (generale Santi Ceccherini), della 4ª divisione del XXVI Corpo d'Armata, era ora schierato a fianco del 18° Reggimento Bersaglieri. In linea, dalla foce del Canale Cavetta sino all'estremità della penisola di Cortellazzo era schierato il *Golametto*; lungo il Cavetta, da Casa Vianello alla foce, nella testa di ponte di Cortellazzo, delimitata dal parallelo di Casa Gerardo sino al fiume, era schierato il *Grado*; ai Motteroni dell'uva, il battaglione *Bafile* di rincalzo, con la compagnia mitraglieri; la compagnia mitraglieri Fiat del Reggimento era ai Bagnetti, nei pressi dello Stabilimento Belvedere; il battaglione *Caorle*, dopo 45 giorni di servizio, era in riposo lontano dal fronte. Il comando tattico del reggimento si era trasferito fin dal 2 giugno vicino alle linee, circa 800 m a sud del Canale Cavetta, ed era stato collegato con linee telefoniche indipendenti con il comando del battaglione *Golametto*, con gli osservatori di Venanzio e Aquilotto, con il comando del Gruppo P – costituito da batterie da 76/17 armate da personale navi – il comando della Brigata e con quello del battaglione di rincalzo.

Alle 4 del 15 giugno iniziò la violenta azione di fuoco nemico su tutto il settore di Cortellazzo e su quelli contigui. Venne fatto largo uso di granate a gas lacrimogeno, sia sulla zona di schieramento sia su quella retrostante dell'osservatorio e delle batterie, ma con scarso effetto per il terreno sabbioso. Alle otto e trenta il fuoco diminuì, e quasi cessò, per riprendere, a brevi intervalli, verso mezzogiorno e nel tardo pomeriggio. Furono prese tutte le misure riguardanti l'impiego dei gas. La notte e il giorno dopo il fuoco fu più intenso nella zona di Capo Sile, Intestadura e Musile. Il settore del XXII Corpo d'Armata era costretto a retrocedere, perdendo la testa di ponte di Capo Sile e parte degli argini. Il comando Brigata richiese di effettuare azioni per fissare il nemico sulle sue posizioni e catturare qualche prigioniero per avere informazioni. Il 17 alle diciotto, dopo breve preparazione di fuoco (due minuti sulle prime linee e tre sulle seconde) alcuni arditi del *Grado* entrava nella zona nemica di Cortellazzo, effettuandovi una rapida azione che portava

Sopra: Una batteria da 120 mm del battaglione *Grado*. (Fototeca USMM)
Sotto: Marinai del battaglione *Grado* al posto di combattimento. (Fototeca USMM)

alla cattura di tre prigionieri, due mitragliatrici, sei fucili e una pistola; il nemico ebbe l'ufficiale ucciso e cinque feriti, gli arditi quattro feriti. Il 18 il battaglione *Caorle* venne trasferito a Cavallino come riserva della 61ª Divisione. Il 19, al fine di ridurre la pressione nemica su tale divisione, il comando Brigata richiese un'azione nelle linee nemiche di fronte a Cortellazzo, in concomitanza con analoga azione dei bersaglieri nella zona di Cava Zuccherina. Per tale azione fu messo a disposizione un gruppo di arditi del 18° bersaglieri. Le informazioni davano il presidio costituito da due compagnie di un reggimento di cavalleria ungherese appiedato. L'attacco, da effettuarsi nel pomeriggio del 20, doveva essere condotto da 140 arditi e una compagnia marinai di rincalzo. Il mattino successivo il generale comandante la divisione decise di effettuare un'azione più ampia, intesa a occupare la prima e la seconda linea nemica per farne diminuire la pressione sull'altra parte del fronte del Corpo d'Armata. Il comandante Sirianni decise di condurre l'attacco con il battaglione *Grado* (cap. corv. Pietro Speciale), rinforzato dalla 12ª compagnia del *Golametto*; le restanti compagnie del battaglione si schierarono sulle posizioni iniziali del *Grado* e, sulle sue posizioni, si portava il battaglione *Bafile*. Azione durante giunse di rinforzo un battaglione bersaglieri che si affiancò al *Bafile*, pronto per ogni evenienza.

Alle 19, dopo cinque minuti di preparazione di fuoco, il capitano De Michelis guidò l'attacco dei 140 arditi (53 bersaglieri, e gli altri, marinai), che, divisi in quattro gruppi, irruppero nelle linee nemiche, seguendo l'argine del Piave e la strada San Donà. Superata di slancio la prima linea e l'opposizione di quanti ancora resistevano, fu attaccata la seconda linea, i cui difensori, impressionati dall'improvvisa e vivace irruzione, cedettero al centro e sulla destra. Parte del presidio si arrese, mentre altri fuggivano portando scompiglio nelle linee retrostanti. L'azione fu prolungata in direzione di Fornaci di Brazzà. Nello stesso tempo sulla prima linea austriaca irrompevano la 4ª e la 5ª compagnia che, pur incontrando resistenza – tanto che la 5ª compagnia subì sensibili perdite – raggiunsero e occuparono anche la seconda linea nemica. In tali posizioni furono raggiunte, in successione, dalle rimanenti due compagnie. Il battaglione si schierò sulla linea Casa Arzaretti-Ca' Veronese. Tale linea, in parte acquitrinosa e in parte scoperta, non si prestava ad essere efficacemente rinforzata e, quindi, il *Grado* si schierò sulle posizioni precedentemente concordate del parallelo di Casa Cornoldi Nord con il fianco sinistro appoggiato alla zona allagata. Durante la notte il nemico tentò una penetrazione dal lato di ponente, ma un vivace contrattacco lo respinse, causandogli qualche morto e qualche prigioniero ferito. Si era trattato della prima azione offensiva del *Reggimento Marina* che aveva portato alla cattura di circa 200

Marinai del battaglione *Caorle*. (Fototeca USMM)

prigionieri, molte mitragliatrici e centinaia di fucili. Le posizioni furono rinforzate durante la notte, e la mattina successiva vi fu schierato il *Golametto*, mentre il *Caorle* si trasferì ai Motteroni, con a destra il *Bafile*, e il *Grado* all'estrema destra. Lo stesso giorno il 18° bersaglieri effettuò un attacco nella zona di Cava Zuccherina con l'appoggio di trenta arditi del battaglione *Caorle*.

Il mattino del 22 avvenne una nuova rotazione dei reparti: *Caorle* al posto del *Golametto*, che lasciò una compagnia di rinforzo, trasferendosi all'estrema destra, e il *Grado* ai Motteroni con una compagnia alla Marinella. Si ebbero solo azioni di pattuglia. L'attacco austriaco si era ormai esaurito, ma le posizioni risultavano ancora fortemente presidiate con reticolati in ordine e intatti. Ritenendo che il nemico si stesse ritirando, la Divisione ordinava un attacco del *Reggimento Marina* per il mattino del 24 sulla posizioni Casetta bianca-Casa Allegri n. 4, su terreno fittamente boscoso con reticolato teso fra gli alberi. Alle 9:30 il battaglione *Caorle* iniziò l'avanzata, arditi in testa, uscendo dalle trincee di Casa Cornoldi Nord. Fu subito contrastato da vivace fuoco di mitragliatrici e da tiro di sbarramento, ma poco efficace. Furono raggiunte le trincee nemiche con le po-

Pezzi di artiglieria sulla piazza di Cavallino. (Fototeca USMM)

stazioni di mitragliatrice difese da fitti reticolati. Poiché il nemico risultò in piena efficienza, e il fuoco era preciso e vivace, l'azione di attacco dovette essere interrotta, e alle 10:10 il battaglione ripiegò, sotto il fuoco, rientrando alle 11 nelle linee di partenza, portandosi dietro 12 morti (altri due rimasero fra i reticolati) e 40 feriti, con le loro armi. L'azione ebbe esito negativo per il limitato supporto di fuoco, dovuto al ridotto numero di bocche da fuoco impiegate e alla scarsa durata del fuoco stesso.

Il 25 trapelava la notizia di una grande offensiva da lanciare per respingere il nemico oltre il Piave. Il 26 ebbe inizio il concentramento di bocche da fuoco e di truppe. La zona austriaca era presidiata dalla 58ª divisione, con battaglioni bosniaci e truppe dell'*Orient Korps*. Continuarono le azioni di pattuglia di giorno e di notte. Il 30 giugno fu rinforzata la zona di Cortellazzo con un gruppo di artiglieria da montagna, un gruppo di obici campali pesanti da 149, un gruppo cannoni da 105, mentre altri gruppi di artiglierie pesanti campali furono dislocati nelle immediate vicinanze con possibilità di intervento anche nel settore Cortellazzo. Il 1° luglio giunse l'ordine di operazione che prevedeva l'attacco da parte del 17° reggimento bersaglieri (colonnello

D'Errico) nel settore Cortellazzo, il *Grado* doveva presidiare le zone a levante del Canale Cavetta, il *Caorle* agiva da riserva di divisione; il comando del reggimento, con i battaglioni *Bafile* e *Golametto*, agiva da riserva di Brigata. Nel settore contiguo doveva operare il 18° reggimento bersaglieri e, più a ponente, il 154° reggimento fanteria. A seguito di specifica richiesta, il battaglione *Caorle* mise a disposizione del 18° reggimento 30 marinai arditi, e altri 20 furono distaccati all'82° fanteria; gli altri tre battaglioni del reggimento misero a disposizione del 17° reggimento altri 50 dei loro marinai arditi. Nelle notti del 30 giugno e del 1° luglio vi furono vivacissime azioni di fuoco sulle linee avanzate del reggimento e sul Cavetta, con sensibili perdite. Alle 21 del giorno 1 i battaglioni LXIV e LXV del 17° reggimento sostituirono in linea il *Bafile* e il *Golametto*, che si schierarono sul Cavetta e lungo la saccata. Il terzo battaglione del reggimento si schierava anch'esso sul Cavetta.

Alle quattro del 2, in preparazione dell'attacco delle fanterie italiane, da Intestadura al mare iniziò una vivace e intensissima azione di fuoco. Per trarre in inganno gli austriaci, nella notte una squadriglia di torpediniere, muovendo a lento moto da Cortellazzo a Caorle, aveva effettuato un intenso bombardamento sulle retrovie nemiche, per preparare l'azione di un convoglio

Passaggio di marinai arditi sul Piave. (Fototeca USMM)

uscito da Venezia che doveva simulare uno sbarco sotto Caorle. Le unità erano protette da una flottiglia di cacciatorpediniere che venne a contatto con siluranti avversarie; dopo breve combattimento, le unità austriache si ritirarono verso Pola. Alle sei le fanterie scattavano all'attacco. L'azione condotta dal LXIV battaglione contro posizioni munitissime e irte di mitragliatrici, non portò a grandi risultati, anche quando, nel pomeriggio, fu sostenuto dall'altro battaglione. Ebbe, invece, successo, pur dopo aspra lotta, l'attacco nel settore contiguo del 18° reggimento, che nei giorni successivi riuscì a raggiungere il Piave. Negli altri settori l'attacco ottenne vantaggi iniziali sensibili, in parte ridotti, nei giorni successivi dai contrattacchi austriaci. All'ala destra si svilupparono, ad intervalli, intense azioni di fuoco che impegnarono duramente i reparti in linea. Il battaglione *Golametto* si schierò sulla linea di Casa Cornoldi.

Il 4 pomeriggio il *Reggimento Marina* ricevette l'ordine di attaccare il giorno successivo, con un battaglione, le posizioni nemiche verso il bosco prospiciente Revedoli. L'attacco fu affidato al *Bafile*. Alle otto iniziò l'appoggio del fuoco dei pezzi da 305. Gli arditi del battaglione, con l'appoggio della 6ª compagnia bersaglieri del LXV battaglione, e della prima e seconda compagnia del battaglione, durante il fuoco di preparazione delle artiglierie – assistite anche da quello di una batteria da montagna da 57 e da una sezione da 76/17, appositamente spostate – si portavano, silenziosamente, sotto le trincee nemiche. Alle nove scattò l'attacco, mentre le posizioni iniziali del *Bafile* venivano presidiate da una compagnia del *Golametto*. Approfittando di un varco aperto, appositamente, dal tiro di un obice da 149, arditi e bersaglieri irruppero nella prima linea nemica sorprendendo il nemico. Vennero fatti circa 100 prigionieri. Anche le altre compagnie riuscivano a penetrare nella linea nemica. La resistenza era maggiore all'interno del bosco; le truppe attaccanti si attestavano sulle rive del fiume, dove piazzavano le loro mitragliatrici. Veniva fatto intervenire il *Golametto*, che contribuiva a superare la resistenza nel bosco e occupava altre posizioni nemiche indebolite dall'attacco precedente. La resistenza di un reparto asserragliato in alcune case fu prontamente contrastato dall'intervento delle batterie del Gruppo P, in concorso con le batterie da montagna. Alle 12 fu occupata la Casa Allegri n. 3, e i battaglioni si attestarono in attesa dell'arrivo del battaglione bersaglieri ciclisti. Contemporaneamente all'attacco del *Bafile* e del *Golametto*, il battaglione *Grado* simulò uno sbarco nella penisola di Cortellazzo, con impiego di 10 zemole, con finti armati ed elementi di passerelle, e con l'impiego di dieci grossi apparecchi fumogeni navali che generavano una cortina che nascondeva alla vista il fiume e gran parte del litorale. Il nemico concentrò a lungo il fuoco su tale zona, intervenendo con cannoni e mitragliatrici fino a mezzogiorno, quando tutti i mezzi navali

risultarono distrutti. L'azione simulata di sbarco fu ripetuta alle 19:15 per alleggerire la pressione su altro settore del fronte. Nel pomeriggio avvenne il collegamento delle compagnie 10ª e 11ª del *Golametto*, operante assieme ai bersaglieri ciclisti, a Fornaci di Brazzà, con un battaglione del 154° fanteria, a sua volta collegato con il 18° bersaglieri. Alle 14:30 la 3ª Brigata era schierata sul Piave Nuovo, da Casa Castellana al mare. Continuava l'attacco negli altri settori, ancora vivamente contrastato dal nemico. Nelle prime ore della sera alcuni prigionieri fornivano la notizia dell'imminente ritirata austriaca che, infatti, iniziava alle quattro. Terminava così la battaglia dei due Piave.

Nel periodo dal 15 giugno al 6 luglio il *Reggimento Marina* ebbe a lamentare la perdita di 9 ufficiali e 133 marinai morti; 14 ufficiali e 453 marinai furono i feriti; 10 i dispersi fra la truppa. Furono fatti oltre 500 prigionieri, di cui 70 feriti, e catturato un ingente bottino di mitragliatrici, bombarde e fucili.

Durante il periodo il Raggruppamento fu ulteriormente rinforzato, raggiungendo la consistenza di 150 bocche da fuoco e, in alcune situazioni, poté far intervenire anche le batterie *Amalfi*, *Radaelli* e *San Marco* della piazza marittima di Venezia. Complessivamente furono sparati 700 colpi da 305 e altrettanti da 203 mm, 1300 da 190, 2000 da 152, 2300 da 120 e moltissimi altri di piccolo calibro. Il Raggruppamento Artiglierie raggiunse la sua forza massima: 220 ufficiali, di cui 40 di Marina, e 4000 fra sottufficiali, sottocapi e comuni.

Per il suo comportamento dal dicembre 1917 al luglio 1918 il *Reggimento Marina* fu decorato di Medaglia d'Argento al Valore Militare.

DECORAZIONI DEL REGGIMENTO MARINA

Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia

Per la valorosa condotta tenuta durante la guerra 1915-1918

Medaglia d'Argento al Valore Militare

Arrestò a Cortellazzo l'avanzata nemica, e si affermò su una testa di ponte che tenne saldamente per otto mesi, ampliandola con ardite azioni dirette a logorare la resistenza dell'avversario; concorse con fulgido valore e generosi sacrifici di sangue alle ulteriori operazioni per la liberazione del suolo della Patria.

(Delta del Piave, dicembre 1917-luglio 1918)

(R.D. 5 giugno 1920)

TABELLA ORGANICA DEL REGGIMENTO MARINA (AGOSTO 1918)

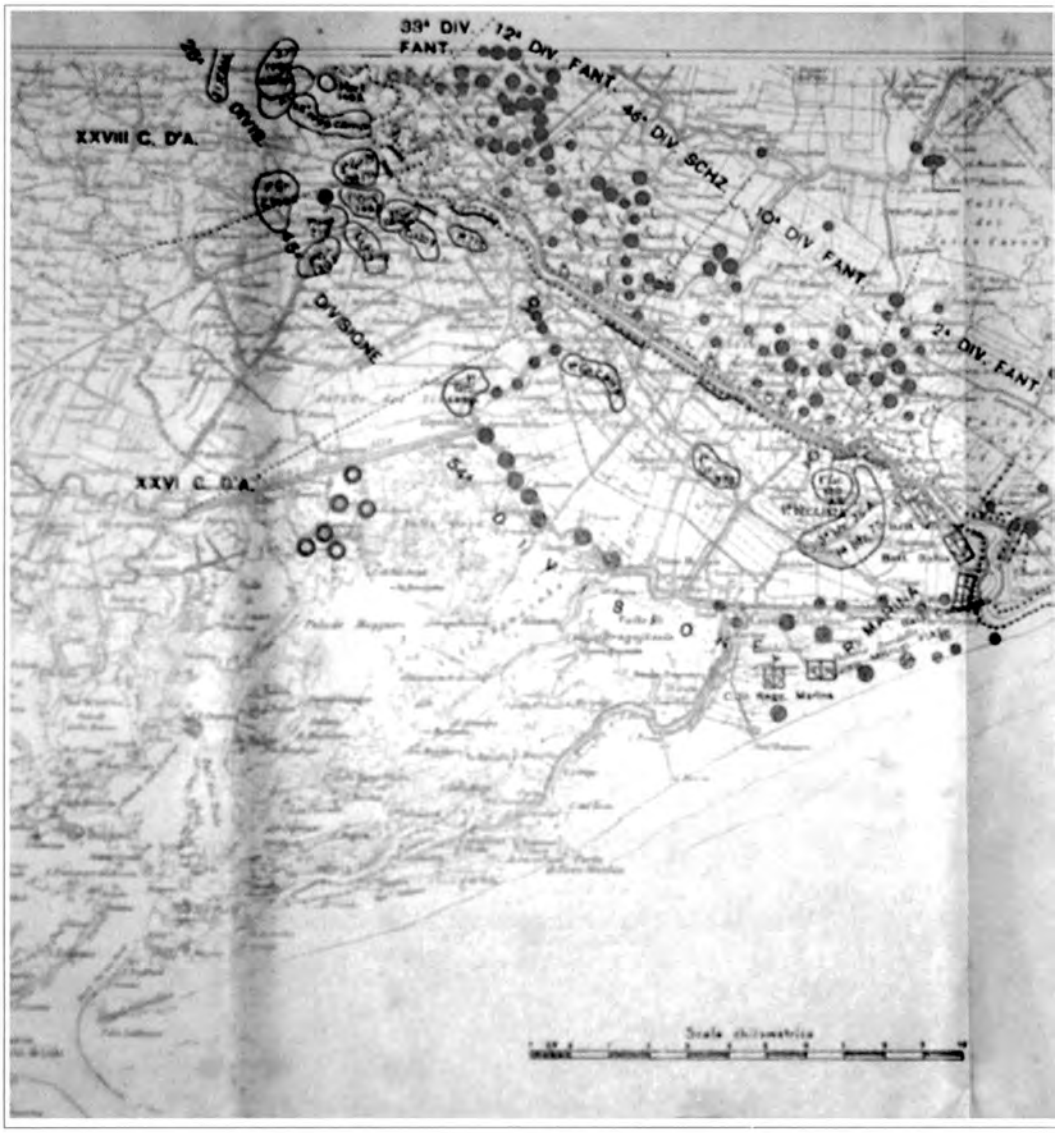
Comando Reggimento		
cap. vasc. G. Sirianni.		
cap. fant. A. Mazzi, ten. vasc. R. Valastro, aiutanti maggiori in 1ª		
Forza effettiva: Ufficiali: 4 Marina, 7 Esercito; Truppa: 53 Marina, 15 Esercito		
Battaglione *Bafile*		
Comando: cap. corv. R. Borghese	Comandante in 2ª: cap. fant. V. Dettori	
Forza effettiva: Ufficiali: 3 Marina, 24 Esercito; Truppa: 805 Marina, 3 Esercito		
1ª compagnia fucilieri	cap. fant. R. Braghetta	
2ª compagnia fucilieri	cap. fant. P. Ciccone	
3ª compagnia fucilieri	ten. vasc. R. Zannoni	
1° reparto mitraglieri	ten. fant. A. Di Vico	12 mitragliatrici Colt
1° reparto zappatori	ten. fant. L. Di Mauro	
1° reparto arditi	ten. fant. G. Pitzalis	
Battaglione *Grado*		
Forza effettiva: Ufficiali: 3 Marina, 25 Esercito; Truppa: 790 Marina, 5 Esercito		
Comando: cap. corv. Pietro Speciale; comandante in 2ª: cap. fant. E. De Michelis		
4ª compagnia fucilieri	cap. fant. O. Floriani	
5ª compagnia fucilieri	cap. fant. O. Minardi	
6ª compagnia fucilieri	cap. fant. G. Brunetti	
2° reparto mitraglieri	cap. fant. C. Arcidiacono	12 mitragliatrici Colt
2° reparto zappatori	ten. fant. M. Zamboni	
2° reparto arditi	ten. fant. I. Spada	
Battaglione *Caorle*		
Forza effettiva: Ufficiali: 4 Marina, 27 Esercito; Truppa: 810 Marina, 4 Esercito		

Comando: cap. corv. Vittorio Tur comandante in 2ª: cap. fant. P.D. Schiavi		
7ª compagnia fucilieri	cap. fant. F. Perego	
8ª compagnia fucilieri	cap. fant. E. Cerutti	
9ª compagnia fucilieri	ten. fant. C. Giovannini	
3° reparto mitraglieri	cap. fant. A. Casanova	12 mitragliatrici Colt
3° reparto zappatori	ten. bersaglieri E. Gentili	
3° reparto arditi	sottoten. alpini G. Mazzoni	
Battaglione *Golametto*		
Forza effettiva: Ufficiali: 7 Marina, 19 Esercito; Truppa: 798 Marina		
Comando; cap. corv. C. Carnevale; Comandante in 2ª: cap. fant. E. Bartolazzi		
10ª compagnia fucilieri	cap. fant. V. Marengo	
11ª compagnia fucilieri	cap. fant. P. Trissino	
12ª compagnia fucilieri	ten. fant. L. Del Paglia	
4° reparto mitraglieri	ten. fant. V. Frattin	12 mitragliatrici Colt
4° reparto zappatori	tenente fant. M. Santarelli	
4° reparto arditi	sottoten. alpini A. Marchino	
Reparti reggimentali		
Compagnia mitraglieri lagunari	ten. vasc. E. Insom	16 mitragliatrici Colt
Forza effettiva: Ufficiali: 3 Marina, 3 Esercito; Truppa: 179 Marina		
Compagnia mitraglieri Fiat	cap. fant. A. Giorgio	16 mitragliatrici Fiat
Compagnia complementare	cap. fant. C. Odella	13 uff. Esercito, 229 truppa Marina
Servizio sanitario	cap. med. R.M. G. Bruno	1 ufficiale, 10 truppa Marina Un'ambulanza

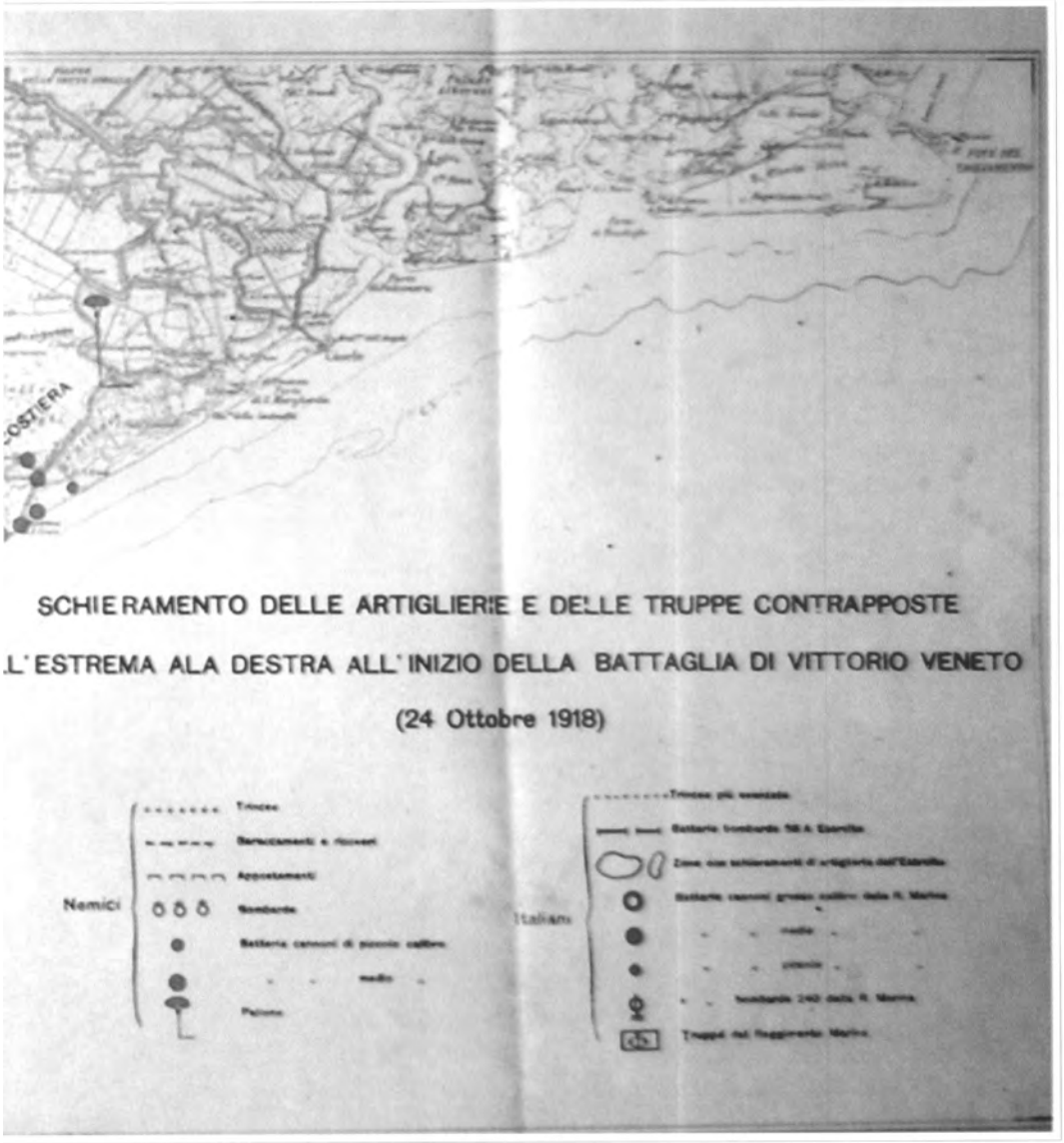
Servizio religioso	cappellano capo (R.M.) A. Giordani	
Servizio amministrativo	cap. Comm. R.M. R. Moretti	2 ufficiali; truppa 15 Marina, 1 Esercito
Servizio Fluviale (Ca' Cementi)	ten. vasc. E. Insom	1 ufficiale, 43 truppa Marina
Comando Tappa (Ca' Pazienti)	ten. di porto A. Bisconti	1 ufficiale, 60 truppa Marina
Salmerie e carreggio	tenente fant. F. Addario	2 ufficiali, 94 truppa Esercito
	36 cavalli, 74 muli	34 carrette da battaglione
Autoparco	4 autocarri	9 truppa Esercito
TOTALI		
Ufficiali	Marina	Esercito
	30	127
Truppa	3885	201
Totale	3915	328

In previsione di una prossima offensiva italiana, il 20 ottobre furono date disposizioni per uno sbarco di sorpresa a Pirano, sulla costa istriana, per impossessarsi delle vie di comunicazione, isolare Pola e giungere, attraverso l'altopiano carsico, a circondare Trieste. L'azione doveva essere condotta da 1500 marinai, già allenati, guidati dal cap. vasc. Dentice di Frasso, in due mattine successive. Il trasporto sarebbe avvenuto con zattere, M.A.S. con motori elettrici, vaporetti e torpediniere costiere. Il precipitare degli avvenimenti terrestri fece annullare l'operazione essendo possibile sbarcare direttamente a Trieste.

Il *Reggimento Marina* era posto agli ordini del XXVI Corpo d'Armata, 54ª divisione. Alle due del 30 ottobre iniziò la preparazione di fuoco, vivacemente contrastato da almeno otto batterie nemiche, con uso prevalente di proiettili a gas; per la presenza di numerosi obiettivi, la natura del terreno e le poche artiglierie impiegate il tiro fu, però, scarsamente efficace. Alle quattro il Gruppo P intensificò il tiro nell'ampia zona d'attacco. Alle 6:30 un reparto di un centinaio di arditi del *Caorle* e del *Bafile*, su speciali zattere, uscì dal Cavetta, e con l'ausilio di motoscafi approdò sulla riva opposta; nonostante la viva e pronta resistenza, che provocava 4 morti e circa 20



feriti (fra cui due ufficiali), la resistenza venne sopraffatta, e gli arditi penetrarono nell'interno dividendosi in due gruppi. Sotto l'intenso fuoco nella zona di Grisolera fu gettata sul fiume una passerella, lunga oltre 200 m, assicurata con venti sopra e sotto la corrente, sulla quale passarono sull'altra riva i due battaglioni, seguiti dalle salmerie con le munizioni. Con manovra



coordinata i reparti riuscirono a raggiungere entro le ore 8:30 la linea Canale Revedoli-Ca' degli Ossi-Ca' di Valle. Il contrasto veniva dalle batterie di Santa Croce, che usavano proiettili a gas. Alle 15 un reparto della colonna di destra (*Bafile*) attaccò la prima batteria da 76 su affustini a ruote, posizionata sulle dune verso Santa Croce e difesa da mitragliatrici, catturando

una parte del presidio e mettendo in fuga la rimanente. Le altre batterie austriache del settore a mare, dopo questa brillante azione, effettuarono un violento fuoco, e furono poi distrutte e abbandonate dal nemico stesso. Dall'altro lato un reparto del *Caorle*, inviato nella zona di Tre Cai, sorprendeva alle spalle un reparto di un centinaio di uomini con quattro mitragliatrici che presidiava una linea di resistenza; all'imbrunire effettuava il collegamento con il 26° reparto d'assalto e si risistemava a difesa nelle immediate vicinanze di Giazzera. Alla sera furono avviati verso le retrovie 550 prigionieri, con 17 ufficiali; nell'azione erano state catturate 17 mitragliatrici e 6 pezzi da 76.

Terminata la fase di preparazione, l'azione successiva del *Raggruppamento Artiglierie* fu orientata ad appoggiare, principalmente con i medi e i piccoli calibri, l'avanzata dei reparti, e il Gruppo A fu quello che subì la reazione più violenta del fuoco austriaco, appoggiato anche dagli aeroplani. Il 31 alle 12:30 il *Golametto* passava il fiume e raggiungeva gli obiettivi previsti. Con qualche difficoltà per la lunghezza della passerella passarono anche le salmerie del Reggimento.

Iniziava l'avanzata spedita lungo il basso Piave; il *Golametto* percorreva, senza riposo, 41 km; il *Bafile* circa 30. Il *Caorle* durante la notte si portava a Brian. Alle dodici del 31 il reggimento ordinava alle due piccole torpediniere lagunari *Vespa* e *Ape* di trasportare un reparto speciale di arditi marinai e di mitraglieri, agli ordini del ten. vasc. Enrico Insom, verso le chiuse di Bevazzana, sul Tagliamento, per cercare di impadronendosene, salvandole, così, dalla distruzione. La sera del 31 le due piccole torpediniere raggiungevano Falconara senza difficoltà. Il pomeriggio del 1° novembre raggiungevano Bevazzana, mettendo in fuga gli armamenti di una batteria antiaerei da 76 che veniva catturata.

Lo stesso giorno qualche pattuglia del reggimento raggiunse il Livenza, mentre sue avanguardie ed elementi del Gruppo G, con i suoi piccoli calibri automontati e rimorchiati, entravano a Caorle. Tale gruppo fu particolarmente utile nell'inseguimento del nemico in rotta.

Il mattino del 2 il *Golametto* rientrò a Venezia, assieme alla compagnia mitraglieri Fiat reggimentale, per essere inviato a Trieste.

Alle 11 il *Caorle* occupò la linea del Lemene, seguito all'alba del 3 dal *Bafile*, che non aveva mezzi per traghettare. Nella mattinata al reggimento fu dato l'ordine di portarsi con uno o due battaglioni a Marano Lagunare e occupare il ponte di Palazzolo sullo Stella, per garantire le comunicazioni e disturbare il ripiegamento nemico. Alle 12 un reparto di 400 uomini, con 100 arditi e 8 mitragliere, agli ordini del cap. corv. Rodolfo Borghese, lasciò Boccaporta per Marano, dove giunse alle 17, assieme alle due piccole canno-

niere, mezz'ora dopo che gli austriaci l'avevano sgombrata. In una situazione caotica, con reparti che resistevano ed altri che si arrendevano, il comandante Borghese, alle 21, occupava dopo breve lotta, condotta assieme agli arditi di Insom, la stazione di Mezzana del Turgnano, dovendo poi ripiegare, verso le 22, in seguito ad attacco nemico, per proteggere la linea ferroviaria, perdendo contatto da Insom. Questi, operando a cavallo della rotabile Mezzana-San Giorgio di Nogaro, intercettava e sospendeva tutto il traffico nemico attaccando e bruciando camion e veicoli. Alle 2 del 4 il comandante Borghese ripiegava su Marano organizzandosi a difesa. Insom, attaccato a sua volta, ripiegava in paese, dove catturava un comando, facendo prigioniero un colonnello e il maggiore capo del servizio sanitario della 2ª divisione. Durante tutta la notte e all'alba il reparto, asserragliato in una casa, veniva attaccato da un reggimento di fanteria appoggiato da reparti di cavalleria. Alle 8 del 4, avendo ultimato le munizioni, Insom si arrendeva. L'azione aveva impedito il transito a qualsiasi reparto, e un'intera divisione era rimasta bloccata dall'azione di un piccolo reparto, finendo per essere catturata dalla 54ª divisione. Approfittando della confusione, Insom e i suoi uomini riuscirono a fuggire. Nel corso dei combattimenti il reparto aveva avuto 20 fra morti e feriti. Il 4 novembre il comando del reggimento, con il battaglione *Caorle*, si portò a Marano Lagunare. Alle ore 15, conformemente alle condizioni di armistizio, cessarono le ostilità. Il *Reggimento Marina* era così schierato:

- Marano Lagunare: comando reggimento e comandi e battaglioni *Caorle* e *Bafile*;
- Trieste, con un distaccamento a Grado: comando battaglione *Golametto*; compagnia mitraglieri Fiat reggimentale;
- Caorle: in difesa costiera 3ª Compagnia del battaglione *Bafile*;
- Santa Croce: compagnia complementi.

Con il personale delle batterie di grosso calibro, rimaste indietro, fu costituito un battaglione di cannonieri su quattro compagnie, agli ordini del cap. corv. Luigi Aiello. Esso, con un battaglione del 225° reggimento fanteria *Arezzo* e 100 carabinieri, imbarcò a Venezia sulle navi della divisione Cagni, e il 5 novembre all'alba raggiunse Pola, impadronendosi anche dei forti che proteggevano la base. Il pomeriggio dello stesso giorno il battaglione cannonieri sbarcò a Fasana, marciando verso Trieste, raggiunta, nel frattempo dal comandante Foschini a bordo di un M.A.S.

Oltre alle suddette occupazioni, reparti della Marina occuparono: il 1° novembre Alessio, provenendo da Medua; il 3 novembre Dulcigno, provenendo da Valona; Lussino, il 4 novembre; Umago, il 5 novembre, con un plotone marinai inviato da Parenzo; il 6 novembre le Isole Curzolane.

A conflitto ultimato, il sindaco di Venezia, Filippo Grimani, avanzò istanza al ministro della Marina perché il *Reggimento Marina* assumesse il nome di *Reggimento San Marco*. Il ministro Del Bono sottopose la richiesta al Re che, con decreto n. 444 in pari data, rese ufficiale la dizione e anche i nomi dei quattro battaglioni. L'investitura ufficiale avvenne in Piazza San Marco il 25 marzo, presente il cap. di vasc. Sirianni e una rappresentanza del reggimento.

Con R.D. 1455 del successivo 10 agosto, il reggimento e il Raggruppamento Artiglierie della R. Marina venivano fusi in un unico Corpo, a ef-

PRIGIONIERI CATTURATI DAL REGGIMENTO MARINA

Data	Numero	Località
13 novembre 1917	9	Cortellazzo
14 novembre	4	Cortellazzo
15 dicembre	4	Sile
18	7	*Idem*
19	10	*Idem*
19	50	Cortellazzo
20	3	*Idem*
27	1	*Idem*
29	2	*Idem*
22 gennaio 1918	1	*Idem*
29	4	*Idem*
3 febbraio	2	*Idem*
12 aprile	6	*Idem*
27 maggio	6	*Idem*
29	5	*Idem*
17 giugno	3	*Idem*
20	200	*Idem*
22	1	*Idem*
5 luglio	300	*Idem*
28 agosto	1	*Idem*
11 settembre	12	*Idem*
30 ottobre	567	*Idem*
31	30	Livenza
3 novembre	40	Mezzana del Turgnano
TOTALE	1268	

fettivi ridotti, con il nome di Battaglione *San Marco*. Tale rimase fino alla seconda guerra mondiale.

SPECCHIO RIASSUNTIVO DELLE PERDITE									
	REGIA MARINA				REGIO ESERCITO				
Morti	Uff.li	Sott.li	S.capi	Comuni	Uff.li	Sott.li	Cap.li	Soldati	Tot.
Sul campo	3	10	17	184	15	3	1	2	235
Seguito ferite	-	4	3	42	2	-	-	2	53
Malattia	3	1	4	53	2	-	-	6	69
Infortuni	-	4	1	18	2	-	-	2	27
TOTALI	6	19	25	297	21	3	1	12	384
Feriti	711				42			753	

SPECCHIO RIASSUNTIVO DELLE RICOMPENSE DEL REGGIMENTO MARINA							
	REGIA MARINA				REGIO ESERCITO		
	Ufficiali	Sottuff.li	S.capi	Comuni	Ufficiali	Sottuff.li	Tot.
Ordine Militare di Savoia	4(10)	-	-	-	-	-	4
Medaglia Oro Valore Militare	1	-	-	-	1	-	2(11)
Medaglia Argento Valore Militare	10	16	11	35	16	-	88
Medaglia Bronzo Valore Militare	10	30	15	92	25	3	175
Croce di guerra Valore Militare	11	16	13	64	17	-	121
Promozioni per merito di guerra	3	15	10	14	-	-	42
Encomi solenni	-	13	16	76	9	-	114
TOTALI	39	90	65	281	68	3	546

(10) Croce di Ufficiale: cap. freg. Alfredo Dentice di Grasso, cap. freg. Giuseppe Siriani, ten. vasc. Enrico Insom (insignito anche di tre MAVM e una MBVM).
Croce di Cavaliere: cap. corv. Rodolfo Borghese, comandante del battaglione *Bafile*.

(11) Alla memoria del ten. vasc. Andrea Bafile; alla memoria del sottotenente del Genio Militare Baldassarre Mazzucchelli.

La Marina sul Lago di Garda

Stretta fu la collaborazione fra Marina ed Esercito nella condotta delle operazioni sul Lago di Garda.

All'inizio della guerra al Comando Flottiglia del Garda era affidato il compito di dirigere il servizio di crociera e di perlustrazione, impiegando, a tal fine, i piroscafi lacuali, requisiti e armati con pezzi di artiglieria di piccolo calibro, coadiuvati da motoscafi armati con pezzi di piccolo calibro e dalle barche torpediniere della Finanza. Subito dopo lo scoppio delle ostilità iniziò la sistemazione di batterie di cannoni e di sezioni di mitragliatrici, di stazioni radiotelegrafiche, di stazioni semaforiche e di stazioni di esplorazione munite di proiettori. Furono anche messi in postazione alcuni grossi calibri, in particolare un pezzo da 305/46 a Campagnola e uno da 305/40 a Limone.

Nel maggio 1917, per rinforzare il servizio di crociera, furono inviati dapprima due M.A.S. e, successivamente, altri due (*MAS 12*, *17*, *20*, *203*).

Nel 1918 fu istituito il Comando dei Servizi della Regia Marina sul Lago di Garda, retto dal cap. freg. (poi cap. vascello) Pietro Lodolo che, assumendo il comando di tutte le forze della Marina, migliorò i vari servizi, istituendo anche un servizio di ascoltazione sottomarina.

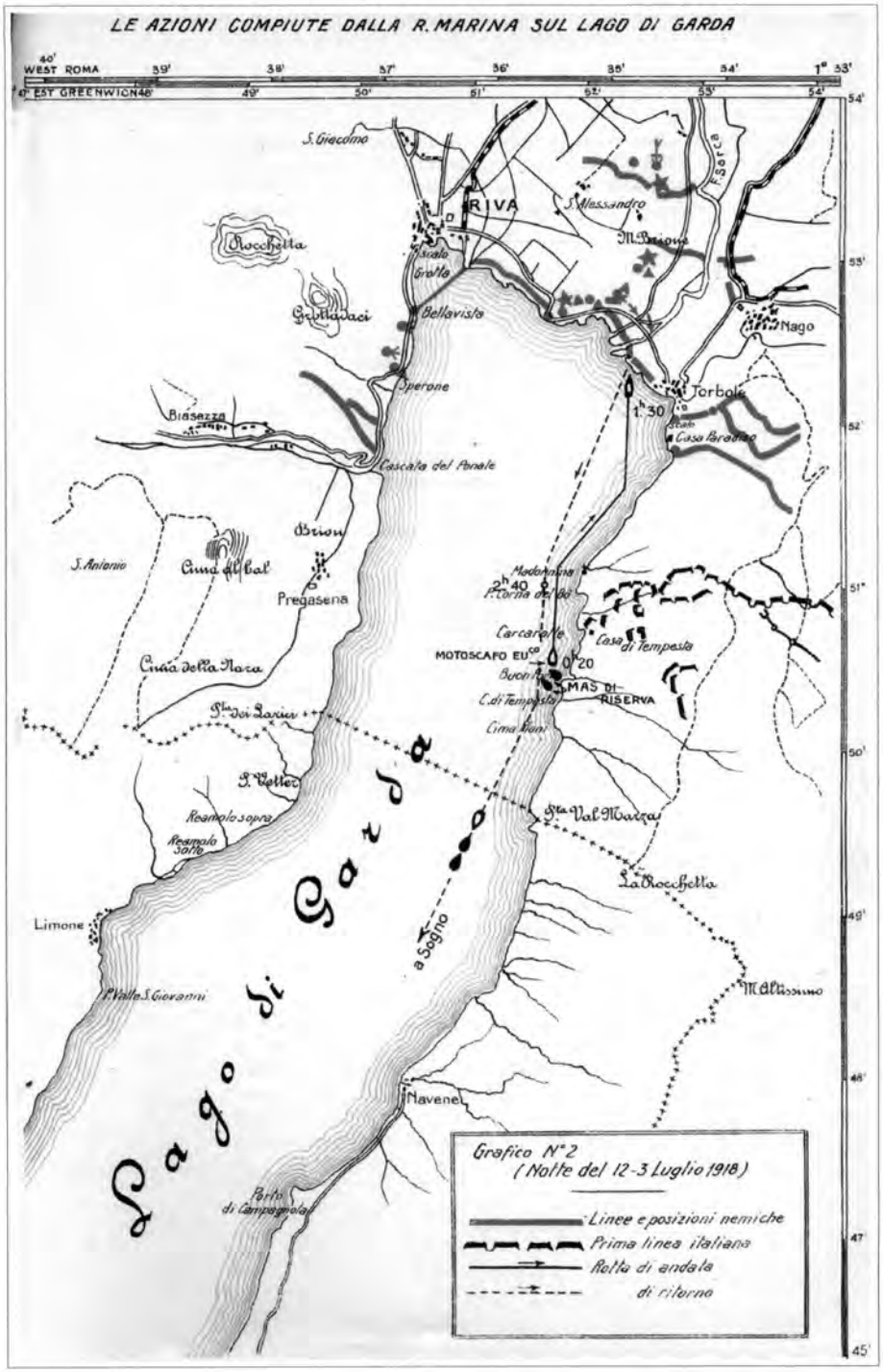
Una prima azione in cooperazione con l'Esercito avvenne la notte fra il 4 e il 5 maggio 1918. Il XXIX Corpo d'Armata chiese di far sbarcare un gruppo di arditi a sud di Torbole, allo scopo di catturare il corpo di guardia nemico, distruggere un trasformatore sistemato nella Casa Paradiso in cui questo si trovava, riportare i prigionieri nelle linee. Il corpo di guardia era situato un centinaio di metri dietro le linee nemiche, fra due postazioni di mitragliatrici distanti fra loro 500 m.

L'azione fu eseguita impiegando tutti e quattro i M.A.S. e la barca a vapore *Concordia*, che rimorchiava la lancia con il manipolo di arditi. La spedizione partì alle 23 dalla Baia di Sogno; verso l'una, tre M.A.S. si ormeggiavano agli scogli presso terra di Casa Tempesta, mentre il *MAS 20*, munito di motori elettrici, prendeva a rimorchio la lancia degli arditi, consentendo alla *Concordia* di ritornare a Sogno. Superando le difficoltà del riconoscimento della costa, alle 02:30 gli arditi furono messi a terra a 150 m dall'obiettivo, che fu raggiunto, ma trovato vuoto. Gli arditi, completata la ricognizione, rientrarono con la lancia, e tutta la spedizione raggiunse la Baia di Sogno entro le 03:45.

Agli inizi di luglio il comando della 1ª Armata chiese di sbarcare quattro suoi informatori boemi in località compresa fra Torbole e Riva,

Lago di Garda. Artiglierie della R. Marina: impianto da 305 (*a lato*), e cannone mascherato da 75 mm (*sotto*). (Fototeca USMM)

allo scopo di procurarsi notizie esatte sulla consistenza e gli intendimenti delle forze nemiche. La zona di sbarco era ben difesa, con reticolati percorsi da corrente elettrica, mitragliatrici, cannoni, motoscafi di ronda, ed era continuamente illuminata da vicini proiettori, molto potenti. Fu messo a punto un piccolo motoscafo, assai simile a quelli usati per la ronda dagli austriaci, fornendolo di uno speciale motorino elettrico.


LE AZIONI COMPIUTE DALLA R. MARINA SUL LAGO DI GARDA
WEST ROMA
EST GREENWICH
RIVA
Torbole
Malcesine
Navene
Limone
Brione
Pregasena
Bellavista
Gargnano
Tignale
Toscolano
Maderno
Salò
Desenzano
Sirmione
Peschiera
Lago di Garda
Grafico N°2
(Notte del 12-3 Luglio 1918)
Linee e posizioni nemiche
Prima linea italiana
Rotta di andata
di ritorno

La spedizione, costituita da due M.A.S. e dal motoscafino partì, la notte fra il 2 e il 3, da Sogno; i due M.A.S. rimasero di riserva a Buon Porto, e il motoscafino prese terra alle foci del Sarca a ponente dell'Hotel di Torbole. Il rientro fu più problematico, perché, mentre si districava dai reticolati postî in acqua, il motoscafino fu illuminato dai proiettori e tenuto sotto il fuoco, molto impreciso, per circa quaranta minuti, quando riuscì a disimpegnarsi e la spedizione rientrò a Sogno.

Su ordine del XXV Corpo d'Armata della 7ª Armata, alle 17 del 3 novembre 1918, i *MAS 12* e *203*, con a bordo due plotoni di marinai al comando di un tenente di vascello, con una sezione mitraglieri, partiti da Sogno alle 16, pur fatti segno a scarso tiro di fucileria, giunsero a Riva, sbarcando il reparto che si impossessò del porto. Poco dopo giunse un plotone e una sezione di mitragliatrici dell'Esercito, inviati da Maderno, e i marinai procedettero all'occupazione di Riva, catturando alcuni dei soldati rimasti in città a saccheggiarla. La sera sopraggiunsero altri reparti trasportati via acqua, e il reparto della Marina provvide allo sgombero del porto e all'organizzazione dei primi servizi. Fu riattata la centrale elettrica, tolta la corrente ai reticolati, recuperati sette motoscafi usati come ostruzioni, delimitata una zona che poteva essere stata minata; fu trovata intatta una sola

Una mitragliatrice della R. Marina in postazione sul Lago di Garda. (Fototeca USMM)

stazione di brillamento, che fu subito neutralizzata. Già il giorno dopo poteva iniziare il regolare trasporto di truppe, viveri e carriaggi.

Il 30 ottobre il comando della 1ª Armata chiedeva che la batteria R.M. 2 (del Raggruppamento R. Marina), costituita da due cannoni da 76/40 auto campali, dislocata a Sogno, fosse inviata a Borghetto a disposizione della 32ª divisione del XXIX Corpo d'Armata. La batteria fu aggregata al *Reggimento Cavalleggeri d'Alessandria*, che avanzava lungo la Val Lagarina; il 3 novembre il reggimento, con la batteria, entrava per primo in Trento, occupandola. Il 4 fu raggiunta Mezzocorona e il 5 Solorno. Il reggimento rientrava, quindi, a Trento, e la batteria tornava alle dirette dipendenze della divisione a Mezzocorona. Successivamente il personale della batteria fu colpito da una grave forma influenzale, che causava la morte del comandante, faceva ammalare gravemente il sottordine, e rendeva fisicamente assai debilitati i componenti, per cui, il 2 dicembre, la batteria fu fatta rientrare a Maderno.

Si riportano le parole con cui il comandante della 7ª Armata, tenente generale Giulio Tassoni, encomiò il comando servizi della R. Marina, dopo l'occupazione di Riva di Trento:

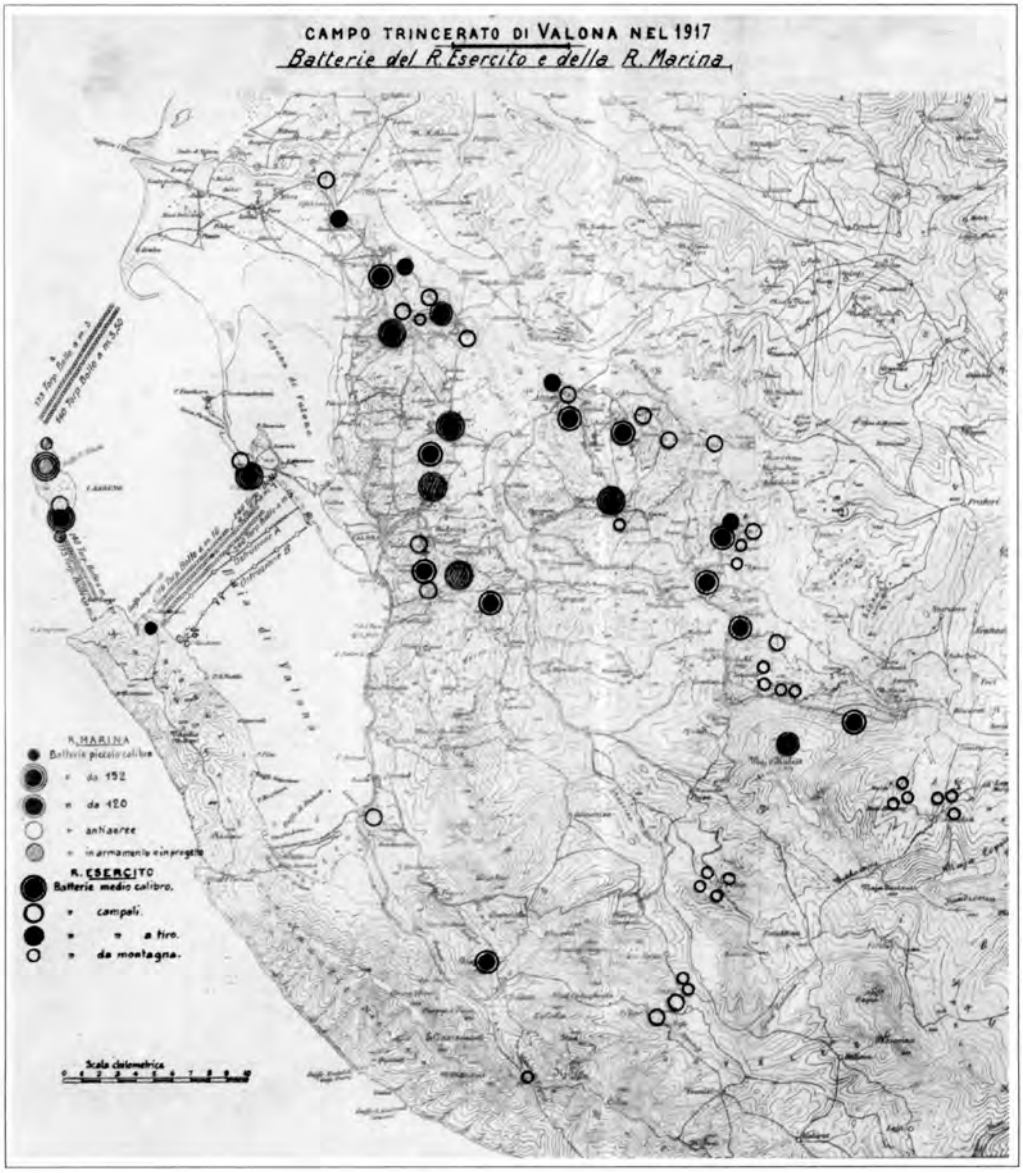
> Grato per il concorso generoso ed efficace dato per il passato a questa Armata, sono lieto di esprimere un vivissimo elogio al Comandante capitano di vascello Lodolo ed al personale tutto, per l'attività con cui cooperò nell'ottobre scorso a mantenere stretto contatto col nemico mediante ardite ricognizioni sul lago, e per lo slancio e la rapidità con cui si assunse e compì l'impresa di trasportare il 3 Novembre u.s. a Riva un contingente di fanteria, facendolo precedere da mezzi natanti velocissimi della Marina, ed affrettando così la liberazione del tratto di sponda non mai austriaco del nostro Garda.

Concorso della R. Marina alle operazioni territoriali in Albania, Epiro e in Macedonia

Oltre alle operazioni già trattate, la Marina contribuì alle operazioni in Albania, trasportandovi il Corpo di Spedizione dell'Esercito destinatovi, e provvedendo al suo rifornimento, in uomini, quadrupedi, viveri, armi e munizioni.

Nel secondo semestre del 1916, la Marina, temendo che gli austriaci potessero costituire una base di appoggio clandestina per sommergibili a

Porto Palermo, località rivierasca albanese, venti miglia a settentrione di Corfù, da alcuni mesi in mano a una piccola guarnigione greca, decise di occuparla. Il 23 agosto, da Valona, partiva un convoglio costituito dall'affondamine *Minerva* (cap. corv. Lorenzo Mancini) con a bordo un plotone da sbarco del *Ferruccio*, dal cacciatorpediniere *Aquilone* (cap. corv. Ferdinando Farina) con un plotone da sbarco del *Vittorio Emanuele*, dal



dragamine *Taide* con a bordo un pezzo antiaerei e relativo armamento, dalla cannoniera *Panaria* con un pezzo da sbarco del *Regina Elena*, e dalla *Betta N. 5* con un pezzo da sbarco del *Roma*. Il convoglio giunse all'alba del 24 agosto a Porto Palermo, che fu occupata senza difficoltà. Notevoli furono invece le difficoltà naturali da superare, data la natura rocciosa del terreno, per sistemarla a difesa. I marinai, a fine agosto, furono sostituiti con personale dell'Esercito trasportato da Valona.

L'azione successiva aveva scopi prevalentemente politici, intendendo eliminare la penetrazione greca in atto verso le zone dell'Epiro assegnate, dai concordati di Londra, all'Albania. Fu messa a punto una manovra a tenaglia verso Argirocastro che, partendo da Valona, doveva essere condotta per terra e per mare, prevedendo uno sbarco dal mare a Santi Quaranta, operazione affidata alla Marina. All'alba del 2 ottobre l'incrociatore *Ferruccio* (cap. vasc. Luigi Arcangeli) mise a terra quattro plotoni di marinai con altrettanti cannoni, un reparto spiaggia e un reparto minatori, che costituirono una testa di sbarco agli ordini del cap. freg. Francesco Marzo. Come già successo a Porto Palermo, i pochi soldati greci non opposero

Postazione antiaerei della Marina a Valona. (Fototeca USMM)

resistenza. Giunse, intanto, il convoglio con le truppe dell'Esercito che, appena sbarcate, poterono prendere la via di Argirocastro. Il 5 ottobre lo stesso *Ferruccio* si portò a Capo Stilo, di fronte a Corfù (occupata in gennaio dai francesi) sbarcandovi i marinai, subito raggiunti dai soldati, procedendo alla sistemazione presidiaria dell'intera zona. Il 23 ottobre la nave lasciò la zona.

La Marina, inoltre, contribuì alla sistemazione, nel 1917, del campo trincerato di Valona con la sistemazione di batterie, sia costiere sia all'interno, da 152, da 120 e antiaerei, e con lo sbarramento minato della Baia di Valona.

Sempre nel 1916 si era resa necessaria un'azione di forza internazionale da parte delle forze dell'Intesa come strumento di pressione sulla Grecia che, situata in posizione strategicamente rilevante e tuttora neutrale, non dava sufficiente affidamento su una sua eventuale e non lontana scelta di campo. Il 1° febbraio fu condotta un'azione di forza contro Salonicco, occupandone, senza contrasto, i forti; all'azione partecipò anche un plotone marinai, con bandiera, dell'incrociatore *Piemonte* (cap. freg. Aurelio Bellini), al comando del ten. vasc. Sebastiano Morin. Più delicata era la situazione ad Atene, dove, a fine novembre, la funzione politica dell'Intesa era affidata all'ammiraglio francese Dartige, che disponeva di una squadra interalleata di quaranta navi, distribuita fra Pireo e Salamina, fra cui anche l'esploratore *Libia* (cap. freg. Annibale Colli di Felizzano). Quando il governo greco smobilitò le Forze Armate, l'ammiraglio chiese di poter utilizzare le siluranti e gli altri mezzi terrestri, ma il governo rifiutò. L'ammiraglio allora inviò un *ultimatum* e ordinò lo sbarco di 2000 marinai, 1700 dei quali da impiegare ad Atene. Dal *Libia* sbarcarono 100 uomini, che furono impiegati: due plotoni, agli ordini del ten. vasc. Emilio Pittaluga, con i francesi, occuparono la caserma del genio; altri due plotoni, agli ordini del sottoten. vasc. Carlo Alberto Patris, impiegati in servizio di ordine pubblico; un plotone (guardiamarina Armando Santoro) per la protezione della legazione italiana. Contrariamente alle previsioni, numerosi elementi dell'Esercito greco si opposero, con la forza, all'azione. Ne seguirono gravi scontri in cui furono coinvolti anche i marinai del *Libia*, che, per fortuna non riportarono perdite, mentre oltre duecento furono i caduti tra francesi e britannici. L'ammiraglio francese decise di sospendere le operazioni, mentre le navi restarono al Pireo. Furono quindi riprese le trattative diplomatiche che poi avrebbero portato a una soluzione di compromesso.

IL SALVATAGGIO DELL'ESERCITO SERBO

MARIANO GABRIELE

Dopo l'iniziale offensiva austriaca e i successi della controffensiva serba nel 1914,(1) l'Esercito di re Pietro entrò in un lungo periodo di inattività, che durò fino al maggio dell'anno seguente. Era il mese dell'intervento italiano, considerato senza entusiasmo da Belgrado che in quella occasione si guardò bene dal creare difficoltà al comune nemico, lasciando tranquilli gli austriaci sul proprio fronte. Non solo, ma il governo serbo prese l'iniziativa di attaccare l'Albania, decisione che a Roma parve lesiva degli interessi nazionali: il 15 giugno Sonnino telegrafò ripetutamente agli ambasciatori accreditati nelle capitali alleate, protestando contro la scelta serba di minacciare il territorio albanese invece di combattere gli austriaci, e giudicò la condotta di Belgrado "poco amichevole verso l'Italia ... Se la Serbia fosse alleata coll'Austria non avrebbe agito diversamente da quello che ha fatto".(2)

Durante il periodo di neutralità, il governo e la Marina italiani avevano monitorato da vicino quello che accadeva in Albania, area considerata da sempre di primario interesse strategico. Sul Paese delle aquile si appuntavano anche mire ottomane ed elleniche, motivo non ultimo perché il 30 settembre 1914 l'isoletta di Saseno, davanti a Valona, fosse occupata da marinai italiani e provveduta di artiglierie; in ottobre però le cose si

(1) Che condusse alla riconquista della capitale e alla cattura di 100 000 prigionieri austriaci.

(2) *I Documenti Diplomatici Italiani* (d'ora in avanti indicati con *DDI*), serie 5, vol. IV, doc. 188 e 189; F. Le Moal, *La France et l'Italie dans les Balkans 1914-1919*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 100-112.

complicarono, perché il 28 la Turchia si schierò formalmente con gli Imperi centrali e il 30 truppe greche occuparono Santi Quaranta. Una divisione navale al comando del contrammiraglio Patris sbarcò a Valona una missione sanitaria militare, per la cui sicurezza la vecchia corazzata *Dandolo* venne dislocata nel porto. Sebbene nel nostro Paese fosse ancora diffusa la vecchia infondata credenza che i locali "guardassero all'Italia con occhio amico",(3) né Sonnino né Patris nutrivano questa illusione, e quando il giorno di Natale scoppiarono disordini a Valona, un battaglione da sbarco della Marina occupò la città, sostituito dopo quattro giorni dal 10° reggimento bersaglieri. Furono poi stabiliti punti di vedetta e minuscoli distaccamenti, nonché stazioni sanitarie e radiotelegrafiche sulle coste dell'Albania e del Montenegro, soprattutto a fini informativi in un'area marittima sotto la responsabilità della R. Marina e il comando del vice amm. Luigi di Savoia, duca degli Abruzzi, come previsto nella Convenzione navale interalleata del 10 maggio 1915.

Nell'ottobre 1915, ponendo bruscamente fine alla *drole d'une guerre* che andava avanti da più di un anno sul fronte serbo, un gruppo di armate austro-germaniche, al comando del generale August von Mackensen, sferrò una grande offensiva, occupò Belgrado in pochi giorni e inflisse una disfatta irreparabile ai serbi. Lo appoggiavano anche i bulgari, entrati in guerra nell'occasione, che vanificarono il tentativo del generale francese Serrail di avanzare da Salonicco ricacciandone le forze indietro con gravi perdite, per poi stringere verso sud-ovest. Alla fine di novembre, mentre i resti dell'Esercito di re Pietro erano in rotta verso l'Albania, Berlino poteva annunciare la fine delle grandi operazioni su quel fronte e lo stabilimento di comunicazioni dirette fra gli Imperi centrali, la Bulgaria e la Turchia. Gli sconfitti, incalzati dal nemico, ripiegavano disordinatamente verso l'Adriatico trascinando con sé anche 50 000 sventurati prigionieri austriaci, catturati l'anno precedente e sopravvissuti alle pessime condizioni della prigionia; li accompagnavano, inoltre, masse di profughi civili.

La Marina italiana, che già dall'estate era impegnata a rifornire il Montenegro, intraprese il 22 novembre l'onerosa missione di provvedere anche all'esercito serbo, impegno che si sarebbe esaurito soltanto nella primavera 1916. Le condizioni del traffico transadriatico non erano agevoli,

(3) R. Nassigh, *La Marina italiana e l'Adriatico*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998, p. 61.

per il crescente contrasto della Marina avversaria, che portò alla perdita di piroscafi e velieri impiegati nei trasporti e alla conseguente necessità di organizzare servizi di scorta, per i quali però la flotta italiana difettava di siluranti.(4) Fattane richiesta agli alleati, a dicembre avanzato giunsero 12 cacciatorpediniere francesi: questa presenza navale però, gradita e utile sul piano militare, sul piano politico non era priva né di significato né di costi, poiché tra Roma e Parigi crescevano le divergenze e le frizioni sulla politica di guerra balcanica.(5) In quel momento un corpo di spedizione italiano, comandato dal generale Bertotti, aveva già preso terra a Valona con 28 000 uomini – col tempo sarebbero diventati quasi 100 000 – e con il mandato di mantenere il controllo soltanto delle aree di Valona e di Durazzo,(6) senza lasciarsi attirare in avventure all'interno. Tanto meno per salvare i serbi, scopo dichiarato invece del nuovo capo del governo francese, Aristide Briand, il quale non si rendeva conto che nel chiedere agli italiani di impegnarsi a fondo in Albania suggeriva una condotta troppo movimentista e dispersiva per i gusti di Cadorna, che aveva i suoi problemi sull'Isonzo.

Dal punto di vista politico Francia e Russia si proponevano come alti protettori dei serbi, in contrasto però con la situazione militare, che vedeva gli uni già impegnati a Salonicco e gli altri in procinto di fallire nella fantasiosa idea di passare attraverso la Romania. I sudditi di re Pietro, inoltre, "suscitavano sentimenti anti-serbi fra gli albanesi",(7) che ne temevano la propensione al dominio; pure malvisti in Albania erano i montenegrini, che all'inizio della guerra avevano cercato di arraffare territorio occupando Scutari, salvo poi chiedere aiuto a gran voce quando l'avanzata austriaca incominciò a minacciare il Paese.

---

(4) Cfr. la lettera del vice amm. Emanuele Cutinelli Rendina, comandante della 2ª Squadra al duca degli Abruzzi, comandante in capo della flotta, del 30 novembre 1915, Ufficio Storico della Marina, *La Marina italiana nella Grande Guerra*, vol. II (F. Leva, *L'intervento dell'Italia a fianco dell'Intesa e la lotta in Adriatico*), Firenze, Vallecchi, 1938, p. 348-351. Vedi anche l'appendice VII (estratto dal diario di guerra del cacciatorpediniere austriaco *Lika*), *ibidem*, p. 597-600.

(5) Il senatore francese Serrault aveva raccolto in ottobre le lagnanze del vice ministro degli Esteri serbo, esponente della corrente anti italiana, per le concessioni adriatiche fatte all'Italia.

(6) Dove le truppe della brigata *Savona* giunsero solo il 18, a causa dello stato delle strade; il 22 la *Partenope* sbarcò 350 uomini di rinforzo e artiglierie.

(7) Aliotti a Sonnino, 24 ottobre da Durazzo, *DDI*, 5, IV, doc. 1.

Il governo serbo lanciò un drammatico S.O.S agli alleati dell'Intesa il 16 dicembre, scongiurandoli "forse per l'ultima volta di prestargli soccorso". Le truppe in fuga erano scoraggiate e spossate, difettavano di tutto e non erano in grado di fermare il nemico; per evitare la capitolazione occorreva portarle via per mare da San Giovanni di Medua, o che l'Esercito italiano le sostituisse contro gli austriaci e i bulgari, coprendo la loro ritirata per Valona e Durazzo. Roma escluse drasticamente la seconda ipotesi, ed anzi il generale Zupelli, ministro della Guerra, ordinò a Bertotti di evitare, pena la sospensione del rifornimento viveri e la resistenza armata, che i serbi varcassero il fiume Skumbi e la linea Pechino-Tirana.(8)

Ma le proporzioni del disastro si facevano sempre maggiori. Profughi arrivavano continuamente a San Giovanni di Medua e a Durazzo, e alcune migliaia di loro cominciarono a lasciare la costa balcanica utilizzando navi militari e trasporti italiani che nel viaggio di andata avevano portato rifornimenti. Poiché però insorsero preoccupazioni concrete di ordine sanitario, furono destinati a detto compito i piroscafi italiani *Assiria* e *Città di Bari*, cui saltuariamente si aggiunsero trasporti italiani e francesi. Di solito, i profughi venivano condotti nelle isole di Lipari, Favignana e Ponza per scontarvi la quarantena, e poi avviati a destinazione, soprattutto in Francia. Fu però necessario organizzare in Puglia appositi stabilimenti profilattici e impegnare diverse navi ospedale della R. Marina per accogliervi malati e feriti.

Dalla metà di dicembre incominciarono ad arrivare a Valona, in colonne di 2000 uomini ciascuna, i prigionieri austriaci. Ne sopravvivevano ancora 23 000, le cui condizioni, già precarie nei campi di prigionia serbi, erano state portate allo stremo dalla marcia loro imposta nella ritirata, durante la quale avevano dovuto superare montagne alte e scoscese senza

---

(8) Vedi Squitti a Sonnino, 16 dicembre, e Sonnino agli ambasciatori presso i governi alleati, 18 dicembre, *DDI*, 5, IV, doc. 203 e 206.

(9) F. Leva, *op. cit.*, p. 427, parla di esseri "miserandi, più spettri che uomini", e cita la testimonianza di P. Corni (*Riflessi e visioni della Grande Guerra in Albania*), che li descrive come fantasmi "vaganti dagli occhi pieni di follia e di morte ... Cinque o sei di essi camminano appoggiandosi ad una pertica che due, meno sfiniti, reggono alle estremità: ma di tanto in tanto qualcuno abbandona l'appoggio, e si lascia cadere per non rialzarsi più". Né per soldati e medici impietositi è agevole soccorrerli perché i viveri normali degli italiani erano ormai "cibi immangiabili, indigeribili per quegli stomachi disfatti dal lungo digiuno e dalle malattie".

indumenti adatti e con viveri insufficienti; nel fisico debilitato di molti covava il colera.(9) Il trasferimento dei prigionieri all'Asinara prese un mese e mezzo, dovendosi aggiungere al tempo di navigazione le soste obbligatorie per la quarantena. Sui 23 000 prigionieri trasportati, 1400 morirono prima di giungere nell'isola sarda; il contagio seminò la morte soprattutto sui piroscafi *Re Vittorio* e *Duca di Genova*, dove i decessi raggiunsero il 25%, malgrado gli sforzi dei sanitari e degli equipaggi italiani per salvarli.(10) Il primo scaglione – 3711 uomini, di cui 631 ufficiali – partì da Valona il 16 dicembre sui piroscafi *Dante Alighieri* e *America*, scortati fino a Messina dal cacciatorpediniere *Francesco Nullo*. Seguirono altre partenze, inframmezzate da quelle per trasferire i profughi, operazioni per le quali la R. Marina utilizzò con regolarità un gruppo di piroscafi, cui si aggiunse qualche viaggio isolato di altre navi. A fine anno la maggior parte dei prigionieri aveva lasciato l'Albania; i restanti partirono in gennaio, per un totale di 15 traversate.

Un problema particolare, per quanto di proporzioni modeste, venne dai prigionieri italiani irredenti arruolati dall'Austria e catturati dai serbi nel 1914. La loro consistenza non superava le 600 unità, forse anche meno; concentrati quasi tutti a Pola, vi avevano assistito durante la neutralità italiana "allo strano spettacolo delle bande militari austriache che suonavano la Marcia reale Italiana e l'Inno di Garibaldi e agli evviva all'Italia" ancora alleata nella Triplice. Ma "ben presto l'Italofilismo austriaco si mutò in una feroce persecuzione contro gli ufficiali e soldati di nazionalità italiana". I quali, quando potevano, rendevano pan per focaccia al fronte: non brillavano per spirito offensivo e approfittarono, nella quasi totalità, del disordine della ritirata per disertare e passare ai serbi, i quali però li

---

(10) Sono impressionanti, ad esempio, il rapporto del ten. vasc. Mario Porta e la relazione sanitaria del capitano medico Lorenzo Favale circa il viaggio del *Cordova*, salpato da Valona il 17 dicembre 1915 con 1500 prigionieri a bordo. Scoppiò prima il tifo e poi il colera, che i sanitari fronteggiarono con energia e capacità, riuscendo a limitare a 9 il numero dei morti. Ma questi "uomini doloranti, affranti, seminudi, coperti di piaghe, incrostati di fango fino alla cintola, estenuati dal lungo digiuno e da cinquantatre giorni di marce micidiali fra gole e montagne" si portavano addosso ogni tipo di mali: in particolare, la dissenteria, e il capitano Favale non se ne meravigliò quando dovette "far buttare a mare dei pezzi di carne cruda che essi tenevano nascosti sotto le luride vesti, perché emananti un fetore insopportabile, carni appartenenti a cani, gatti, uccisi durante il cammino". Cfr. appendice VIII, in F. Leva, *op. cit.*, p. 601-610.

Imbarco di prigionieri austriaci. (Fototeca USMM)

trattennero come prigionieri, salvo qualche dalmata che considerarono loro connazionale e impiegarono in servizi secondari lontano del fronte. Quanto agli altri, da "principio il trattamento non fu cattivo da parte dei serbi, ma data la quantità enorme, per quel piccolo Stato, di prigionieri austriaci, che giungevano continuamente da tutte le posizioni del fronte, chi stava a capo aveva perduto la testa; poi successe quel disastro, notissimo ormai, cioè che più della metà morirono di malattie infettive, di sporcizia, di fame e di bastonate. Purtroppo anche gli italiani, che credevano di avere salva la vita, morirono disfatti moralmente e in condizioni materiali tristissime".(11)

(11) Cfr. "Note ed impressioni sulla ritirata dell'esercito serbo, desunte da deposizioni scritte e verbali di testimoni oculari", in Archivio Storico della Marina Militare, Roma (indicato in seguito con AUSMM), *Raccolta di Base* (*RB*), b. 484. Il documento contiene particolari sui castighi, umiliazioni e minacce che gli italiani irredenti avrebbero subito nelle file dell'Esercito austro-ungarico, specie nel 37° reggimento, ma anche il ricordo di tristi peripezie vissute in mano serba. Correttezza e simpatia avrebbero mostrato invece gli ufficiali cechi – 150 dei quali si trovavano tra i prigionieri affidati agli italiani – e quelli rumeni.

La sistemazione dei prigionieri austriaci diede poi luogo a qualche frizione tra alleati, perché il capo del governo serbo Nikola Pasic, dopo aver chiesto agli italiani di prenderli, nel dubbio che questi esitassero, lo disse anche ai francesi. Per la verità, l'ambasciatore Barrère aveva dichiarato a Sonnino, il 10 dicembre, che non vedeva "ragione alcuna per cui non dovessimo tenerli in Italia", poiché si trattava di "aperti nemici" degli italiani che li avevano portati via dall'Adriatico con tanta fatica e dispendio.(12) Ma non così la pensava Parigi, e nuove istruzioni giunsero all'ambasciatore, che dovette tornare sull'argomento contraddicendosi, finché il 31 dicembre, avendo fatto rilevare nuovamente a Sonnino che la Serbia aveva chiesto alla Francia di ricevere i prigionieri e che anche un piroscafo francese aveva compiuto un viaggio per trasportarli all'Asinara, ebbe una brusca risposta e la dichiarazione che i prigionieri non sarebbero stati consegnati a nessuno, poiché appartenevano "all'Austria, con cui eravamo in aperta guerra combattuta".(13)

Ma la questione dei prigionieri non era e non sarebbe stato in seguito il solo screzio tra Parigi e Roma, dove le assicurazioni di Briand agli sconfitti circa la costituzione a guerra vinta di una grande Serbia destavano molte perplessità, così come le intemperanze della stampa francese che accusava gli italiani di insensibilità e di egoismo. La tenace difesa di Sonnino degli interessi adriatici italiani irritava i francesi, non pochi dei quali avrebbero visto volentieri gli italiani accorrere in forze nei Balcani in soccorso dell'Esercito serbo. In questo quadro si possono comprendere, anche se non giustificare, le molto audaci e certo non misurate affermazioni del colonnello Broussard, che nel suo rapporto del 20 dicembre da Durazzo accusava gli italiani di star per commettere "il più gran delitto della storia moderna".(14) Un altro punto capitale che risultava indigesto ai francesi era la volontà italiana di dirigere le operazioni di soccorso e comunque la politica navale di guerra dell'Intesa in Adriatico, pretese però che si fondavano sugli accordi della già ricordata Convenzione navale di Parigi. Intanto il primo progetto di portare l'Esercito serbo a Corfù era stato abbandonato per la Tunisia.

---

(12) Sonnino a Tittoni, 10 dicembre 1915, *DDI*, 5, IV, doc. 189.

(13) E aggiunse che Pasic, il quale ora si disinteressava della questione, aveva chiesto prima all'Italia di custodirle: se poi "la Francia coi mezzi suoi ricevesse dai serbi e trasportasse dei prigionieri li portasse pure direttamente in Francia, ma per quelli ricevuti e trasportati da noi non poteva mutare le disposizioni date". Sonnino a Tittoni, 1° gennaio 1916, *DDI*, 5, IV, doc. 263.

(14) Le Moal, *op. cit.*, p. 147.

Il capo del governo serbo, Nikola Pašić.

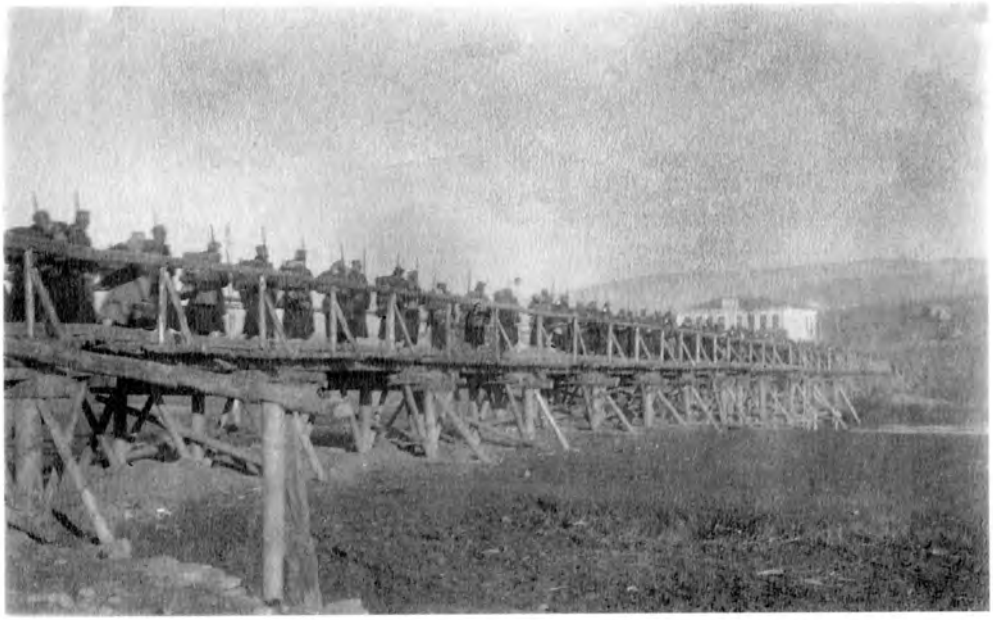
Già da due settimane il rappresentante diplomatico italiano in Albania, Carlo Aliotti, aveva definito "preagonico" lo stato della Serbia, prevedendo che la pressione austriaca e bulgara assai presto non avrebbe potuto essere contenuta. Il 2 gennaio il comandante della 2ª Squadra italiana, ammiraglio conte Emanuele Cutinelli Rendina, emanò le istruzioni per il trasporto a Biserta dei soldati serbi, che avrebbero dovuto essere imbarcati a San Giovanni di Medua e a Durazzo su piccoli piroscafi, trasbordando poi a Valona su altre navi più grandi destinate a trasferirli a Biserta. Su insistenza francese il comandante in capo, Luigi di Savoia duca degli Abruzzi, modificò in parte queste disposizioni stabilendo come porto di trasbordo Brindisi, dove incrociatori francesi avrebbero potuto essere utilizzati per la prosecuzione del viaggio fino a Biserta. Le istruzioni furono integrate il 6 gennaio dalla decisone di avviare a Valona il contingente serbo concentrato a Fieri, facendo una eccezione ai precedenti divieti per decongestionare il traffico di Durazzo; contestualmente veniva stabilito che nei due porti settentrionali i trasporti avrebbero preso a bordo anche profughi insieme ai soldati. Ma lo stesso giorno l'ammiraglio Cutinelli, esaminando la situazione militare del basso Adriatico faceva presente che appariva imminente "una azione militare in grande stile dell'Austria contro il Montenegro", sul cui esito non era il caso di farsi illusioni: il Lovcen sarebbe stato perduto e con ciò anche un osservatorio assai utile sulle Bocche di Cattaro, con conseguente peggioramento della sicurezza navale. "Lo sgombro dell'esercito serbo comincia ora, e, a quanto apprendo da un telegramma dell'ammiraglio Troubridge odierno, ben 88.000 soldati dovranno

Il comandante della 2ª Squadra italiana, ammiraglio Emanuele Cutinelli Rendina. (Fototeca USMM)

imbarcarsi a Medua, la cui capacità d'imbarco è ben nota a V.A.R. e la cui vicinanza alle basi nemiche rende così facili le offese navali ed aeree. Contemporaneamente altri 45.000 soldati dovranno imbarcarsi a Durazzo dove le difficoltà pur meno gravi che a Medua sono tuttavia dello stesso ordine"; la quasi contiguità col nemico esigeva che i trasporti, quelli di salvataggio e quelli di rifornimento, "sieno fortemente protetti". Cutinelli proponeva quindi di continuare a usare Medua e Durazzo per i rifornimenti di viveri, ma di avviare le truppe per terra a Valona, dove avrebbero potuto "imbarcarsi direttamente su grandi piroscafi e incrociatori". Anche l'ammiraglio britannico Troubridge, irritato per l'ingerenza francese, dichiarava "irrazionale" l'imbarco a Medua di una truppa così numerosa e declinava ogni responsabilità in merito, visto che il generale Mondésir, capo della missione militare francese, gli aveva detto che la Francia avrebbe provveduto al trasporto, sebbene nessuno sapesse che cosa fare.(15)

Né Aliotti, né Cutinelli avevano esagerato sull'imminenza del pericolo, e ben presto cadde ogni residua illusione circa la possibilità che i fuggiaschi riuscissero a formare un fronte e a tenerlo. Incalzati da tergo dal

(15) Ammiraglio conte Cutinelli Rendina a duca degli Abruzzi, 8 gennaio 1916. AUSMM, *RB*, b. 484. Non è inutile aggiungere, a proposito delle reali capacità di traffico, in quelle condizioni, un'altra osservazione del Cutinelli: "Una cosa è certa e sta ad indicare la confusione ed il disordine che regnano a Medua: ogni qualvolta, a richiesta di quelle Autorità, ho inviato 2 Piroscafi, anche piccoli a scaricare viveri, questi per la scarsezza dei mezzi locali e per la cattiva volontà dei nativi addetti ai lavori, son tornati indietro senza essere stati completamente scaricati".



Macedonia. Passaggio di serbi a Brood. (Fototeca USMM)

nemico, e aggrediti ai fianchi e alle spalle da bande albanesi austriacanti o filo-turche, gli alleati balcanici dell'Intesa ripiegavano in disordine e davano segni di sbandamento. Gli austriaci attaccarono il Lovcen con due divisioni il 7 gennaio e occuparono Kuk e Krsatz, scendendo dalla cresta del Lovcen; il 10 le truppe montenegrine rifiutarono di combattere, rendendo con la loro defezione imminente la caduta della capitale. Fra il 12 e il 13 i serbi erano fuori dal Montenegro, in cerca di salvezza verso i porti dell'Albania settentrionale:(16) una loro ulteriore resistenza nella regione era esclusa, e i monarchi dei paesi invasi, Pietro I di Serbia e Nicola I del Montenegro, si apprestarono a fuggire con le corti e i capi politici e militari a Brindisi, prima tappa dell'anabasi che li avrebbe condotti, rispettivamente, a Corfù e in Francia.

(16) Sul piccolo regno di Cettigne si addensarono anche sospetti, non solo per l'esistenza di una importante frazione filoaustriaca, ma perché il Montenegro si sentiva oggettivamente minacciato dall'imperialismo serbo, che in caso di vittoria dell'Intesa non sapeva come eludere. Vedi Avezzana, ministro presso il re del Montenegro, a Sonnino, 27 gennaio 1916. *DDI*, 5, IV, doc. 379.

Ora il problema del salvataggio dell'Esercito serbo si poneva con urgenza. Tornò attuale il vecchio progetto di portare i suoi resti a Corfù, superando le perplessità che erano venute all'inizio da parte britannica. All'inizio della crisi finale in Montenegro Parigi ottenne dai suoi alleati occidentali l'assenso a "ritirare la sua proposta di trasporto truppe serbe a Biserta" e a "riprendere il progetto di trasporto dei serbi a Corfù".(17) L'11 la *Marine Nationale* sbarcò nell'isola e la rese agibile per lo scopo.

Ma il problema più grave riguardava i punti d'imbarco. Sulle scarse strutture di Medua affluiva una massa enorme di fuggiaschi, e anche se coloro che li seguivano fossero stati dirottati a Durazzo, restava il problema del complicato itinerario marittimo da compiere: imbarco negli scali del Nord su piccole unità, e navigazione fino a Valona, dove sarebbe stato effettuato il trasbordo su piroscafi grandi per arrivare a destinazione. Il vice amm. Cutinelli Rendina, in comando della 2ª Squadra, si preoccupava seriamente, spalleggiato dall'ammiraglio britannico Troubridge, della irrazionalità delle procedure scelte e dei tempi necessari per attuarle; le sue preoccupazioni trovarono pieno consenso nel comandante in capo della flotta, che le rappresentò al governo per mezzo dell'ammiraglio Camillo Corsi, ministro della Marina. Sarebbe stato meglio far arrivare per terra le truppe serbe a Valona e imbarcarle direttamente sulle navi più grandi, tanto più che l'avanzata austriaca, con ogni probabilità appoggiata anche dal mare, avrebbe potuto sorprendere nei porti settentrionali dell'Albania coloro che si aveva il compito di salvare.

Raccogliendo le richieste dei Comandi, il ministro Corsi intervenne presso Sonnino, che l'11 gennaio informò per telegrafo gli ambasciatori presso gli alleati del superamento del divieto ai serbi di attraversare lo Skumbi: "Avendo i francesi occupato Corfù sono state date disposizioni al ministero della marina perché appena possibile si inviino in quell'isola i militari serbi attualmente in Albania. In seguito a considerazioni d'ordine tecnico sottoposte a questo ministero da quello della marina e della guerra i serbi potranno eventualmente esservi istradati anche via Valona. Occorre però che il comando serbo si intenda direttamente col generale Bertotti per gli itinerari, la composizione e l'avviamento degli scaglioni ai rispettivi porti d'imbarco, dando altresì istruzioni agli ufficiali serbi di attenersi strettamente, specie per quanto riguarda il territorio della occupazione italiana circostante Valona alle direttive e agli ordini del

(17) AUSMM, *RB*, b. 484.

Salvataggio dell'esercito serbo. Fasi della ritirata. (Dipinto di A. Calvieri, Fototeca USMM)

nostro comando. Governo serbo deve garantire che avviamento ai porti d'imbarco avvenga con dovuta disciplina e regolarità, conforme a un programma da concordarsi in tutti i particolari; ove queste garanzie venissero a mancare dovrebbesi immediatamente sospendere il movimento verso Valona".(18) Il telegramma rifletteva le intese intercorse a Roma fra i ministeri della Marina, degli Esteri e della Guerra: il grosso dell'Esercito serbo sarebbe affluito a Valona in scaglioni calibrati sulle capacità di trasporto dei piroscafi disponibili; a Durazzo si sarebbe imbarcata solo una piccola percentuale di militari; a San Giovanni di Medua avrebbero fatto capo solo piccolissimi gruppi di feriti, malati e profughi, oltre ai rifornimenti fino a quando il porto fosse stato controllato da forze amiche.

Peraltro Cutinelli non dimenticava il problema della protezione dei piroscafi da possibili offese aeree, ma soprattutto navali, che il nemico poteva tentare. Il salvataggio dell'Esercito serbo incominciava dall'imbarco

(18) *DDI*, 5, IV, doc. 297.

sulla costa orientale dell'Adriatico, lontano dalle basi navali italiane e vicino a quelle avversarie; e se l'acquisto di Valona aveva certamente migliorato la relatività strategica, la sua posizione geografica nell'Albania meridionale non poteva eliminare la minaccia nemica al nord. In proposito aveva già segnalato in precedenza, quando ancora si potevano usare punti di osservazione su Cattaro, "che le più importanti scorrerie nemiche sono finora partite da Sebenico, al di fuori cioè di ogni nostro possibile controllo";(19) ma dopo la caduta del Lovcen forze leggere avversarie sarebbero state in grado di realizzare sorprese dalle Bocche di Cattaro, con la possibilità di ripiegare prontamente a nord incontro a unità maggiori in uscita da Sebenico. E a fronte di simili pericolose evenienze, non lo rallegrava che il 9 gennaio non si sapesse ancora se gli incrociatori francesi potevano essere usati, oltre che per il trasporto dei soldati e dei profughi serbi, anche per proteggere convogli o piroscafi isolati.(20)

Trasporto dell'esercito serbo. Imbarco a Valona. (Fototeca USMM)

(19) Cutinelli a duca degli Abruzzi, 8 gennaio, AUSMM, *RB*, b. 484.

(20) Vice amm. Luigi di Savoia, duca degli Abruzzi, comandante in capo dell'Armata a vice amm. senatore Camillo Corsi, ministro della Marina.

Il porto di San Giovanni di Medua fu agibile fino al 24 gennaio: il 15 partì di là, sul *Città di Bari*, anche il governo serbo, trasbordato a Brindisi sul *Città di Catania* e condotto a Corfù;(21) e dal medesimo scalo venne portata in salvo la famiglia reale montenegrina – il 15 la regina e le principesse, il 21 il re Nicola I – come pure il governo, il corpo diplomatico, i membri delle missioni alleate. Dopo di loro ancora migliaia di soldati e di profughi, cannoni e munizioni, vi poterono essere imbarcati, malgrado l'inadeguatezza degli impianti locali; l'ultimo convoglio lasciò San Giovanni il 24 gennaio, portando via la commissione d'imbarco serba e i pochi marinai italiani del tenente di vascello Antonio Legnani, che fino all'ultimo avevano regolato il movimento portuale, e 400 soldati, di cui 50 montenegrini.(22) In quel momento la retroguardia delle truppe serbe dirette a Durazzo era ormai distante 30 km, per cui a terra, alle spalle del porto, non c'era più difesa contro gli austriaci che avevano già occupato Scutari con due brigate.

Fu quindi la volta di Durazzo. Se a San Giovanni di Medua si erano trovati fondali bassi, banchine inesistenti, attrezzature di carico e scarico non agibili, a Durazzo erano i pontili ad avere una potenzialità limitata e non vi erano abbastanza imbarcazioni per portare a bordo dei piroscafi gli uomini e i materiali che attendevano a terra; inoltre alcune navi ritardaro-

---

(21) Alla partenza da Brindisi Pasic volle ringraziare l'ammiraglio Cutinelli per l'accoglienza incontrata nelle acque italiane (F. Leva, *op. cit.*, p. 500). Peccato che nello stesso giorno il ministro Fasciotti informasse da Bucarest Sonnino che il suo collega serbo aveva ricevuto da Pasic un nuovo telegramma "di recriminazione pel modo come viene trattata la Serbia". Diceva poi che l'Italia rifiutava di ospitare 150 000 serbi e che non li voleva nemmeno il generale Sarrail a Salonicco, né era possibile andare a Corfù per le proteste greche. Pasic diceva anche che gli italiani non volevano i serbi in Albania e si lamentava in generale dell'Intesa che abbandonava il suo paese. Sonnino rispose indignato il 17: "1. Noi volevamo che la maggior parte delle truppe serbe si riorganizzassero in Albania, tra Scutari, Tirana e dintorni. Pasic ha insistito perché si portassero via tutte, reclamando e protestando perché non si eseguiva subito. 2. Abbiamo appoggiato il trasporto a Corfù che si sta facendo. 3. Abbiamo fatto ogni sforzo, con gravi rischi e danni al personale e al materiale per trasportare via i prigionieri austriaci secondo il desiderio di Pasic, i rifugiati e le truppe serbe, malgrado le grandi difficoltà, anche sanitarie. Attualmente quattro nostri piroscafi sono in servizio per i profughi serbi. Numerosi rifugiati si trovano già in Italia soccorsi e confortati". *DDI*, 5, IV, doc. 321, 334. Ma non era la prima volta che il ministro degli Esteri italiano doveva rintuzzare accuse infondate di Pasic, cfr., ad esempio, *ibidem*, doc. 283, 286.

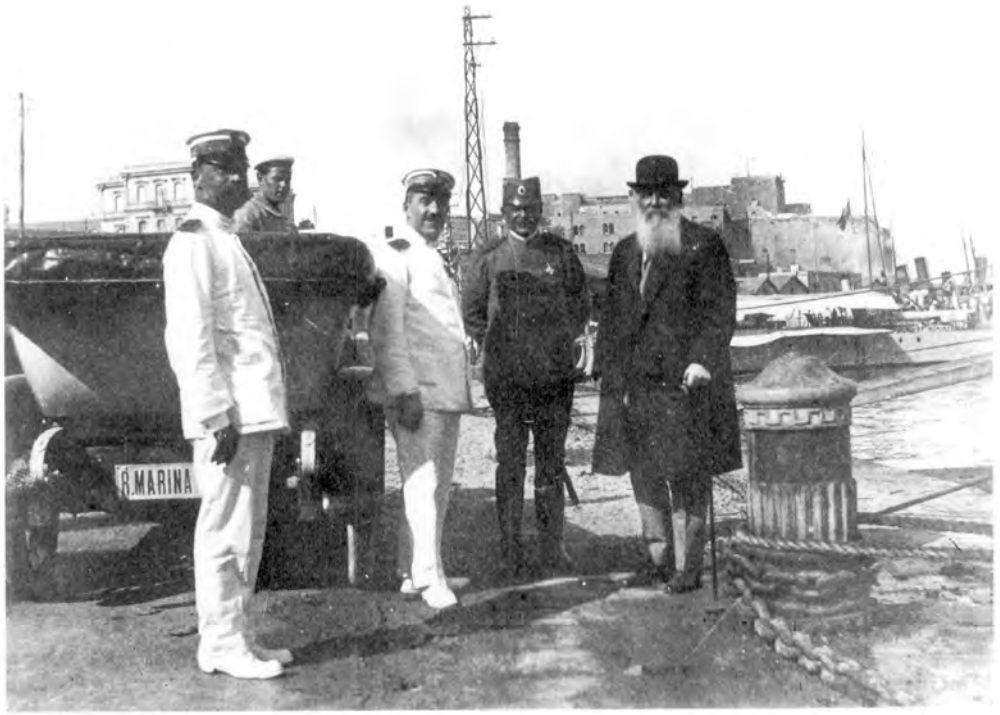
(22) All'uscita del porto il convoglio, scortato, superò indenne un attacco subacqueo.

Defilamento della fanfara serba sulle spiagge di Valona. (Fototeca USMM)

no per completare la quarantena dopo aver trasportato i prigionieri. Truppe serbe in marcia incontrarono difficoltà per superare il fiume Semeni, dove furono inviati pontieri italiani che risolsero il problema. Nel complesso però questi inconvenienti non provocarono troppi ritardi nel trasferimento a Corfù, anche perché nell'isola greca le operazioni di sbarco andavano un po' a rilento. Un altro elemento ritardatore venne dalla necessità di disinfezioni e pulizie radicali a bordo delle unità che avevano già effettuato viaggi cariche di uomini, a causa dello stato in cui essi erano giunti a Durazzo: i rifornimenti di viveri avevano "migliorato le condizioni sanitarie della massa dei soldati, né si ebbero a deplorare fra questi le infezioni gravi di cui avevano sofferto i prigionieri austriaci; tuttavia molti erano in grave stato di deperimento ed alcuni morirono durante il viaggio".(23)

Il traffico da Durazzo a Corfù seguì in massima parte lo schema del trasbordo a Valona, ma in alcuni casi i piroscafi navigarono direttamente per

(23) Cfr. F. Leva, *op. cit.*, p. 503 sg.



Il presidente del consiglio serbo Pašić a Brindisi. (Fototeca USMM)

l'isola. Il ministero della Marina aveva richiesto un movimento da Durazzo per Valona di 3-4000 soldati serbi al giorno, e con la collaborazione delle flotte alleate e del presidio questa media venne superata almeno del 25%. La presenza delle truppe italiane della brigata *Savona* rendeva più sicure e gestibili le operazioni di imbarco, che proseguirono senza sosta, impiegando anche gli incrociatori ausiliari del tipo "Città", tanto che il 10 febbraio erano partiti ben 100 000 uomini, e a Durazzo non c'erano più soldati, profughi, feriti o ammalati da evacuare; anche i materiali erano stati portati via. Nei giorni seguenti non vi furono da terra altri importanti arrivi, salvo quello di 6000 montenegrini, che comunque partirono entro il 23.

Durante queste operazioni i maneggi politici continuarono. Gravitava su Durazzo Toptani Essad pascià, presidente fino a gennaio del governo provvisorio albanese, con i suoi soldati, e Pasic si agitava perché andassero a Corfù, insinuando che se gli austriaci fossero giunti a Durazzo, Essad sarebbe costretto a "capitolare e intendersi con loro": queste sue vedute Pasic le spargeva per l'Europa, specialmente a Parigi. Sonnino reagì, il 5 feb-

braio, segnalando agli ambasciatori che non capiva le ansie di Pasic, dal momento che Essad era in buoni rapporti con gli italiani e la sua maggiore preoccupazione "sembrava essere quella di veder presto liberata l'Albania dalle truppe serbe". Essad chiedeva se mai asilo in Italia, e condurlo a Corfù insieme ai serbi e ai montenegrini "avrebbe dato facilmente luogo a dissidi e contese", né era il caso di incoraggiare le mire di Belgrado e Cettigne sull'Albania. Il capo albanese, peraltro, era rimasto quasi senza soldati, e in una situazione nella quale gli austriaci si avvicinavano preceduti da 15 000 albanesi raccolti in bande cattoliche austriacanti e musulmane partigiane dei giovani turchi la sua riluttanza a lasciare Durazzo poteva dare fastidio. Sonnino si rimise all'autorità militare sul posto per decidere della partenza di Essad, chiarendo comunque che la sua partenza non doveva avere gli stessi caratteri di solennità dei due monarchi che l'avevano preceduto.(24)

Ufficiali serbi arrivano al mare dopo la ritirata per essere salvati dalle navi italiane. (Fototeca USMM)

(24) Vedi Tittoni a Sonnino, 2 febbraio; Sonnino agli ambasciatori, 5 febbraio; Piacentini, console a Durazzo, a Sonnino, 13; Sonnino a Piacentini, id.; Piacentini a Sonnino, 14; Sonnino a Imperiali, Tittoni a Carlotti, 18; Sonnino a Piacentini, 20; tutti in *DDI*, 5, IV, doc. 398, 409, 445, 446, 453, 478, 488.

Dopo il 10 febbraio, gli alleati cominciarono a destinare ad altri impieghi le navi che avevano collaborato all'operazione di salvataggio. Ma non così gli italiani, essendo stato deciso di tenere Durazzo fino a quando possibile, e dovendosi inviare rinforzi di uomini e di materiali a Valona, che si era determinati a tenere,(25) tanto che dal 10 febbraio al 28 marzo piroscafi italiani effettuarono 35 viaggi fra Taranto e Valona. Mentre si svolgevano questi movimenti, il nemico era già prossimo a Durazzo: l'11 febbraio il XIX Corpo d'Armata austriaco era a 30 km, e vi furono scontri fra avamposti italiani, bande albanesi e austriaci; nei giorni successivi il cerchio si strinse sempre più, finché venne deciso l'abbandono della città. L'evacuazione incominciò il 24: partirono civili e diplomatici, Essad con 300 soldati fedeli rimastigli, materiali e viveri. Il 25 l'artiglieria nemica intensificò il fuoco, controbattuta con successo dai cannoni delle unità militari italiane presenti: nella notte l'ammiraglio Cutinelli fece salpare le navi da battaglia *Regina Elena* e *Napoli*, per sostenere il naviglio più leggero già in zona nel caso di intervento di unità austriache maggiori. L'imbarco dei soldati italiani incominciò nella notte fra il 25 e il 26, giorno nel quale il tempo migliorò consentendo maggiore speditezza alle operazioni, concluse alle 23:30 con la partenza del convoglio scortato, che giunse "felicemente a Valona la mattina del 27".(26)

Cominciarono alcuni fastidiosi contrasti, puntini sugli i e contestazioni. I russi avevano preso Erzerum, e Sonnino inviò a Sazonov le proprie felicitazioni, preannunciando anche un telegramma del re allo zar. Ma

---

(25) Valona rappresentava in quel momento un elemento fondamentale per il sostegno degli interessi italiani in Albania e in Adriatico, e Sonnino lo aveva ribadito al presidente del Consiglio Salandra fin da un mese prima, malgrado Cadorna se ne lavasse le mani; ed era per Valona che il ministro degli Esteri non valeva mandare truppe a Salonicco. Sonnino a Salandra, 21 gennaio 1916, *DDI*, 5, IV, doc.350.

(26) Così la relazione della 2ª Squadra e i diari di guerra, AUSMM, *RB*, b. 488 e 536. La difesa era costata la perdita di circa 800 uomini, in massima parte della brigata Savona, gli altri della Marina. Il nemico entrò a Durazzo il 28 mattina, e nel suo comunicato richiamò l'azione dell'artiglieria navale italiana: "Già ieri mattina una delle nostre colonne sotto il fuoco dei cannoni delle navi italiane si era spinta oltre l'istmo, ma fu impedita da principio nella sua marcia dall'artiglieria nemica delle navi", riportato da F. Leva, *op. cit.*, p. 556. Dopo la partenza degli italiani, due Corpi d'Armata austriaci si mossero da Durazzo e Tirana, con un concorso bulgaro da Elbassan, bande irregolari li precedevano e li accompagnavano. Sonnino agli ambasciatori, 2 marzo 1916, *DDI*, 5, IV, doc. 534.

Ufficiali serbi sul pontile d'imbarco. (Fototeca USMM)

nello stesso messaggio rilevava che il 15 precedente lo zar aveva telefonato a Poincaré per congratularsi dell'aiuto dato all'Esercito serbo, "che si trova al riparo da ogni pericolo 'grazie agli sforzi del Governo francese'. Nessuna parola è invece pervenuta a S.M. il Re, mentre è noto quanto Italia, anche con proprio sacrificio, ha fatto per lo stesso scopo". Il ministro degli Esteri lesse poi il resoconto Stefani del discorso di Sazonov alla Duma, e una frase, "oggi mercé gli sforzi degli alleati e specialmente della Francia l'esercito serbo è stato trasportato a Corfù", gli fece prendere cappello. L'ambasciatore italiano a Pietrogrado si dolse quindi con Sazonov, il 24 febbraio, che l'opera dell'Italia non fosse riconosciuta, malgrado i sacrifici sostenuti, e chiese esplicitamente che se ne facesse parola nel telegramma che lo zar si proponeva di inviare a Vittorio Emanuele. Sazonov spiegò che il telegramma a Poincaré era stato mandato in risposta a quello con cui il presidente francese annunciava il salvataggio dei serbi, e che quelle espressioni di pura cortesia per i francesi non erano state inserite nel telegramma inviato per lo stesso motivo al sovrano britannico. Carlotti

concludeva di avere motivo di credere che lo zar avrebbe manifestato a Vittorio Emanuele i "propri sensi di riconoscenza per concorso italiano al salvamento dei serbi". In effetti, lo stesso giorno, in occasione della riapertura della Duma cui per la prima volta dopo 10 anni assisteva lo zar, il presidente dell'assemblea rese omaggio senza discriminazioni "al prezioso concorso degli alleati"; Sazonov lo seguì ricordando tra gli applausi le nazioni alleate e quindi anche l'Italia. Ma quando l'ambasciatore russo venne ad esprimere a Sonnino la gratitudine di Pietrogrado per il telegramma relativo alla presa di Erzerum, ne ebbe in cambio la preghiera di ringraziare "pure Sazonov per le sue parole relative all'Italia nel discorso alla Duma, aggiungendo però in via confidenziale che mi aveva fatto pena di rilevare, nella frase del ministro relativa al felice trasporto compiuto delle truppe serbe dall'Albania a Corfù, come manchi nelle sfere ufficiali russe un giusto apprezzamento della parte principale presa dall'Italia e in primo luogo dalla sua marina per compiere l'opera di salvataggio dei serbi, opera che, come ben sapeva il mio interlocutore, ci aveva costato tanto cumulo di lavoro, di spese, di rischi e di sacrifici".(27)

Queste sarebbero state solo le prime aperte polemiche, e il vero motivo, che è stato già accennato, lo si trova nelle parole dette dal conte di Salis, rappresentante diplomatico britannico presso Nicola I del Montenegro, al suo collega italiano Avezzana: coscienziosamente, il diplomatico aveva osservato le istruzioni di Londra intese a fargli "rispettare la suscettibilità italiana nel Montenegro", e aveva sempre disapprovato la tendenza franco-russa a condurvi una politica separata e non concertata; ora che si pretendeva di decidere questa politica tra il governo francese e l'ambasciata russa a Parigi, tenendo fuori sia Londra sia Roma, nasceva "l'impressione che i Governi di Francia e Russia, che già pretendevano monopolizzare le questioni serbe, considerassero anche quelle relative al Montenegro come di loro speciale giurisdizione". Non era un'impressione fallace, dal momento che una settimana dopo l'incaricato d'affari presso Nicola I informava Sonnino che francesi e russi avevano suggerito di nominare un rappresentante montenegrino presso il governo serbo a Corfù, il quale non aveva mai risposto: circostanza che il presidente del Consiglio montenegrino in esilio, Mijuskovic, interpretò come "una nuova prova della tendenza del Gover-

(27) Sonnino a Carlotti, 20, 23 e 24 febbraio; Carlotti a Sonnino, 24 febbraio, ore 16 e 16,30, *DDI.* 5, IV, doc. 487, 502, 503, 505, 508.

Il principe ereditario d'Italia, il principe ereditario di Serbia e il Duca degli Abruzzi. (Fototeca USMM)

no serbo a cogliere ogni propizia occasione per menomare la individualità politica del Montenegro", affermando questa sua posizione anche nei confronti dei suoi referenti francesi e russi, Evidentemente era fin troppo sicuro della loro protezione, e infatti neanche 10 giorni dopo Paternò fece sapere che il punto di vista russo "vorrebbe se non una immediata fusione serbo-montenegrina, per lo meno una stretta unione che toglierebbe al Montenegro quella libertà d'azione di cui godette nel passato".(28)

Era in corso frattanto da Valona l'esodo finale della fanteria serba che aveva raggiunto per via di terra i dintorni della città, ma ancora più complesso si presentava il problema del trasferimento della cavalleria: 10 000 uomini e 16 500 cavalli, di cui circa 10 000 ancora idonei. Per imbarcare i quadrupedi furono approntati 36 zatteroni (30 italiani, 6 britannici) e si radunarono i piroscafi adatti: quattro italiani, cui si aggiunsero in seguito due britannici e uno francese. Il traffico iniziò il 27 febbraio col *Cordova* e continuò con una certa lentezza, sia per il maltempo sia per il ritardato arrivo dei piroscafi alleati – uno dei quali, il britannico *Cameronian* era essenziale per il trasporto degli animali – fino al 5 aprile, quando la nave italiana *Perseo* concluse l'ultimo viaggio a Corfù. Complessivamente, da Valona a Corfù furono trasferiti 13 500 uomini e 10 200 cavalcature.

---

(28) Avezzana a Sonnino, 5 marzo 1916; Paternò a Sonnino, 12 e 21 successivi. *DDI*, 5, IV, doc. 548, 587, 623.

Un bilancio complessivo è utile per comprendere l'entità dell'operazione e il peso che ne derivò alla R. Marina e a quelle alleate per realizzare il salvataggio dei serbi, i quali nel trasporto marittimo non persero neanche un uomo.(29) Considerando unitariamente il ciclo operativo nelle sue componenti (trasferimento di militari serbi, profughi e prigionieri; rifornimento dell'Esercito serbo e di quello montenegrino; trasporto del Corpo di spedizione italiano in Albania e sgombero di Durazzo) risulta che furono impiegati 45 piroscafi italiani (per 50 000 tsl), 25 francesi (43 000 tsl) e 11 britannici (50 000 tsl); operarono inoltre, per i malati e i feriti, 5 navi ospedale(30) e 2 navi ambulanza italiane, una nave ospedale francese e una britannica. Di tali unità andarono perdute 6 italiane (2 delle quali piroscafi greci requisiti) e 2 francesi, quasi sempre per mine.

I trasporti effettuarono in totale 560 viaggi, 440 quelli italiani, 101 i francesi, 19 i britannici. Nel complesso furono trasferiti per mare 342 750 uomini (di cui 260 895 militari serbi dai porti albanesi a Corfù, più prigionieri e profughi condotti in Italia e in Francia), 26 358 cavalli (10 153 per l'Esercito serbo), 328 pezzi di artiglieria (68 serbi) e molte decine di migliaia di tonnellate di materiale.

L'impegno delle Marine militari fu pure notevole, sia per i servizi di scorta ravvicinata sia per le crociere dirette a prevenire o a controbattere eventuali uscite di aliquote della flotta nemica. Su un totale di 1159 missioni, la R. Marina ne eseguì 584 (4 con navi da battaglia, 106 con incrociatori ed esploratori, 270 con cacciatorpediniere, 63 con torpediniere, 141 con sommergibili), la *Marine Nationale* 340 (168 con cacciatorp., 172 con smg.), la *Royal Navy* 235 (77 con incrociatori ed esploratori, 158 con smg.). Nel corso delle operazioni la Marina italiana perse il cacciatorp. *Intrepido* e un dragamine, la francese il cacciatorp. *Renaudin* e 2 smg., la

(29) "Nessun incidente di navigazione ... Nessun incidente disciplinare", scrisse il duca degli Abruzzi tirando le somme dell'operazione. F. Leva, *op. cit.*, p. 514.

(30) Una di esse – la *König Albert*, poi *Palasciano* – era una nave passeggeri tedesca requisita a Genova. Il 20 gennaio 1916 imbarcò a San Giovanni di Medua 865 persone, donne, ragazzi, profughi, e 70 soldati serbi; intercettata da un sottomarino austriaco in emersione e minacciata col cannone, fu condotta a Cattaro, dove fu ispezionata e rilasciata dopo tre giorni. Cfr. V. Martines, *Le navi ospedale della Marina Militare Italiana*, Roma, S.M. della Marina, 1995, p. 27. La relazione del ten. col. Monaco, da bordo 23 gennaio 1916, costituisce l'appendice XI in F. Leva, *op. cit.*, p. 617-623.

britannica 5 dragamine. Per contro, gli austriaci ebbero i cacciatorpediniere *Lika* e *Triglaw* e 5 sommergibili affondati.

Vi è un'ultima questione su cui soffermarsi: l'apprezzamento e il riconoscimento dell'azione della R. Marina da parte degli alleati.

Sappiamo che fra Italia e Serbia, pur essendo schierate dalla stessa parte, non correva buon sangue a causa dell'incompatibilità dei rispettivi programmi di espansione politica. Tuttavia, quando la Serbia fu invasa dagli austro-tedeschi, le truppe italiane – soltanto le truppe italiane fra quelle dell'Intesa(31) – condussero attacchi sanguinosi sul Carso (la 3ª battaglia dell'Isonzo costò 67 000 perdite). Successivamente la R. Marina, nel quadro dell'alleanza e della sua responsabilità di comando e primazia d'azione, guidò e condusse con efficacia la non semplice operazione di salvataggio dell'Esercito serbo, fronteggiando con opportune misure le minacce navali del nemico e conseguendo lo scopo con perdite modeste italiane e alleate e nessuna dei serbi. Ovviamente però i contrasti sull'assetto futuro dei Balcani rimasero, e con essi la propensione a sminuire l'aiuto di Roma, tanto che l'addetto navale italiano in Montenegro l'8 gennaio telegrafava all'ammiraglio Cutinelli, dopo la comunicazione di Pasic che sarebbe stata la flotta italiana a trasportare i serbi, per sapere "se e quali impegni abbiamo preso anche perché apprezzamenti del nostro operato flotta sono troppo spesso ingiusti ed amari".(32)

Certo, si comprende benissimo che Pasic inviasse a Cutinelli, anche con sincerità nel momento felice del salvataggio riuscito, il famoso messaggio del 9 febbraio diretto a ringraziare il governo italiano, gli ufficiali della 2ª Squadra e le autorità navali di Brindisi, per merito dei quali "questa evacuazione ha potuto essere efficace in modo così rapido e soddisfacente", e che in quella occasione riconoscesse "l'abnegazione" e la "grande sollecitudine" degli italiani.(33) Ma la gratitudine,

---

(31) "Gli italiani lanciarono un'offensiva di appoggio sul loro fronte, ma la Russia non fu in grado di venire in aiuto e le forze di alleggerimento francesi sbarcate a Salonicco ... erano troppo scarse e troppo in ritardo per essere di qualche utilità", D. Stevenson, *La Grande Guerra, Una storia globale*, Milano, Rizzoli, 2004, p. 209.

(32) F. Leva, *op. cit.*, p. 489. Cfr. anche le relazioni del Comando in capo e del comandante della 2ª Squadra in AUSMM, *RB*, b. 488 e i diari di guerra del Comando in capo, della 1ª e 2ª Squadra e del Comando Superiore Navale di Valona, b. 536.

(33) Vedi il testo completo del messaggio di Pasic a Cutinelli, come pure l'espressione della gratitudine verso la Marina italiana del capo del Quartier Generale

di nuovo richiamata da Pasic il 1° marzo in occasione della richiesta di ulteriori aiuti per il trasporto dei cavalli,(34) non sarebbe durata in eterno. Le dichiarazioni raccolte dagli ufficiali italiani irredenti che si trovavano tra i prigionieri austriaci sopravvissuti(35) ne davano una spiegazione: "Tutte le deposizioni sono concordi nel rilevare la corrente anti-italiana diffusa nelle masse serbe, sulle quali hanno molto agito fuorusciti dalmati di nazionalità croata i quali portarono in Serbia il programma panslavo che si agitava nelle provincie adriatiche. Gli ufficiali irredenti non l'hanno detto, ma siccome chi scrive conosce i procedimenti della polizia austriaca, non è da escludersi che in una tale propaganda vi sia lo zampino dell'Austria, tanto più che il carattere dei dalmati croati è tale da avvalorare un simile sospetto. I serbi più colti comprendono l'assurdità del programma che includeva perfino l'Istria con Trieste e Gorizia nella grande Serbia ed erano convinti della necessità che anche dopo la guerra si coltivassero i migliori rapporti fra l'Italia e la Serbia. Dopo la cacciata degli austriaci, i serbi erano in gran parte divenuti superbi in modo ridicolo. Essi affermavano che gli italiani di Trieste, dell'Istria, della Dalmazia e di Gorizia non sono altro

---

dell'Esercito serbo, col. Mitrovich ("Bene è intesa ed apprezzata dall'esercito serbo la vostra opera nobilissima ...Ora e sempre vi accompagnino, o marinai d'Italia, la gratitudine e i voti di tutta la Serbia"), F. Leva, *op. cit.*, p. 518 sg.

(34) "Questo Ministro di Serbia mi ha comunicato il seguente telegramma direttogli dal Signor Patchich: 'Prego S.V. voler esprimere al Governo Italiano la più alta riconoscenza del Governo Serbo per il soccorso recato all'esercito serbo ed alla Serbia col trasporto delle nostre truppe dall'Albania a Corfù e per il fatto che questo compito così difficile è stato eseguito grazie alla abnegazione ed alla grande sollecitudine, in modo che non vi è felicemente a deplorare alcun incidente. Prego la S.V. nel tempo stesso di interessare il Governo Italiano affinché ci porti lo stesso prezioso soccorso per trasportare i cavalli restati nei dintorni di Valona che son indispensabili alle nostre truppe'. Alla mia volta prego V.E. di volermi far conoscere quale risposta io debba dare al Ministro di Serbia circa il trasporto dei cavalli". Sonnino a Corsi, 1° marzo 1916, AUSMM, *RB*, b. 484, fasc. Carte 1915/16.

(35) "Gli italiani soldati dell'Austria che allo scoppio della guerra europea furono mandati in gran numero in Serbia, erano stati concentrati quasi tutti a Pola, Colà avevano assistito allo strano spettacolo delle bande militari austriache che suonavano la Marcia Reale Italiana e l'Inno di Garibaldi e agli evviva all'Italia fra le bottiglie di champagne al Casino della Marina. Ben presto l'Italofilismo austriaco si mutò in una feroce persecuzione contro gli ufficiali e soldati di nazionalità italiana", in "Note ed impressioni sulla ritirata dell'esercito serbo ...", cit.

che serbi.(36) I giornali hanno pubblicato articoli violenti contro l'Italia per il possesso delle provincie adriatiche. In un comizio di eguale intonazione un oratore affermò che Trieste era la culla dello slavismo. Tanto l'oratore quanto gli scrittori degli accennati articoli erano croati della Dalmazia. Fu veduta in vendita una Carta Geografica d'Europa nella quale il Friuli fino all'Isonzo, Gorizia, Trieste, Istria, Dalmazia con tutte le isole, Carniola, Carinzia, Croazia e Bosnia erano assegnate alla Grande Serbia, con una popolazione di 12 milioni di abitanti. Tutte le deposizioni confermano che nelle frequenti dispute i serbi andavano dicendo che fra quattro-cinque anni [si] dovrà venire ad una guerra fra l'Italia e la Serbia. Per tutto ciò gli italofili concordemente giudicavano che la disfatta serba era stata provvidenziale per l'Italia".(37)

È evidente che nulla poteva essere più contrario agli interessi di Roma che la creazione di una grande Serbia, concorrente in Adriatico e nei Balcani. Il governo russo colse l'occasione per dirsi favorevole – anche se pudicamente usò la parola "fusione" – all'assorbimento del Montenegro da parte della Serbia. E il ministro francese ad Atene, parlando col collega italiano Bosdari, senza che questi avesse detto nulla per giustificare l'uscita, affermò che le truppe serbe riordinate sarebbero state impiegate solo a Salonicco poiché la riorganizzazione di quell'esercito era considerato dai francesi esclusivamente opera loro e quindi ad essi soltanto doveva giovare. Questa dichiarazione non provocata ebbe luogo dopo che stazionari italiani e britannici erano stati mandati a Corfù per affermare che l'occupazione dell'isola era stata fatta nell'interesse dell'Intesa e non della sola Francia. Intanto Essad, a Parigi, dopo esser stato salvato dagli italiani se ne lamentava, e sperava "grandi cose dalla Francia,

(36) Doveva aver fatto scuola Bismarck, il quale non aveva esitato ad affermare che i francesi dell'Alsazia e della Lorena "sono tedeschi anche se non lo sanno".

(37) Nel documento si accennava anche "la tensione e l'antipatia esistente da vecchia data, fomentata anche questa dall'Austria, fra serbi e croati". Insieme agli italiani erano stati prigionieri dei serbi una cinquantina di ufficiali croati, che non volevano saperne delle ambizioni serbe, e questi sentimenti erano diffusi anche tra la bassa forza. L'argomento si concludeva con l'indicazione dell'opportunità di una politica "diretta ad accaparrare all'Italia le simpatie dei serbo-croati di Dalmazia" poiché i contatti con i serbi di Belgrado "li hanno molto delusi". Niente da fare invece con i croati dell'interno, "austriacanti irriducibili". Cfr. "Note ed impressioni sulla ritirata dell'esercito serbo ...", cit.

forse messo su dal ministro serbo accreditato presso di lui a Durazzo che gli stava sempre vicino".(38) A Nicola del Montenegro venne in mente, nel suo esilio a Bordeaux, di far armare dai francesi 4000 volontari tratti dai rifugiati del suo paese e da quelli della Bosnia e d'Erzegovina trasferiti a Corfù, per farli combattere in Albania a fianco degli italiani, progetto che Sonnino respinse recisamente osservando che, a parte tutto, quelle truppe non avrebbero fornito un apprezzabile aiuto bellico ed avrebbero anzi suscitato maggiore ostilità negli albanesi.(39)

A un certo punto, tra serbi e italiani, le cose erano andate così avanti che perfino Briand, pur avendo impegnato la Francia per la Grande Serbia, si propose di intervenire presso il principe ereditario serbo per "ripetergli che è necessario che la Serbia vada d'accordo con l'Italia e si astenga dal formulare per ora domande concrete che le potenze dell'Intesa non potrebbero prendere seriamente in esame non essendo possibile prevedere quando ed in quali condizioni potrà farsi la pace".(40)

Diverso fu il comportamento del governo di Londra, che non si fece pregare per dare agli italiani un pieno riconoscimento dei loro meriti. Lo fece per bocca del Primo ministro, contemporaneamente al contestato primo intervento di Sazonov alla Duma, e lo ribadì alla camera dei Comuni il 23 febbraio 1916 (non, come qualcuno ha creduto, due anni dopo), quando il Primo lord dell'Ammiragliato, conte A.J. Balfour, disse che il trasporto dell'Esercito serbo dall'Albania era un "risultato precipuamente dovuto all'abilità e all'energia della flotta italiana".(41) È del resto noto che anche l'ammiraglio Troubridge, capo della missione militare britannica presso l'Esercito serbo, fu sempre largo di apprezzamenti per l'azione della Marina italiana.

Finita la guerra, i rapporti politici fra l'Italia e i suoi alleati peggiorarono, specie con la Francia e sempre per i Balcani. Il 23 giugno 1920 il ministro della Marina francese, Georges Leygues, tenne un discorso in Parlamento, nel quale fece anche cenno del salvataggio dell'Esercito serbo, discorso che indusse l'ambasciatore italiano, Lelio Bonin Longare, a scrivergli una lettera in data 4 luglio: "Parlando in questa occasione dell'esercito serbo nel 1915 e attribuendo alla Francia tutto l'onore che le spetta, voi avete ridotto la parte

(38) Sonnino a Tittoni, 7 aprile 1916, *DDI*, 5, IV, doc. 679.

(39) Paternò a Sonnino, 10 aprile 1916; Sonnino a Paternò, 18 aprile. *DDI*, 5, IV, doc. 689, 713.

(40) Tittoni a Sonnino, 10 aprile 1916, *DDI*, 5, IV, doc. 688.

(41) Imperiali a Sonnino, 25 febbraio 1915, *DDI*, 5, IV, doc. 516.

Lapide ricordo alle navi d'Italia, in prossimità dell'ingresso della Capitaneria di Porto di Brindisi. (Fototeca USMM)

dell'Italia in questa difficile operazione 'al concorso di sei trasporti'. Vi è là una inesattezza di cui non verrei a lamentarmi con voi, se non attribuissi l'importanza più grande alla vostra opinione e se questa versione imperfetta non fosse stata accreditata da una propaganda, non francese, interessata a sminuire, per motivi facili da intuire, il servizio reso in questa occasione dall'Italia ai nostri valorosi alleati dei Balcani, Vi sarei di conseguenza infinitamente grato se voleste dare un'occhiata alle tabelle allegate, che sono state compilate sulla base di statistiche ufficiali italiane e alleate e dalle quali risulta che la partecipazione italiana al detto salvataggio è stata ben altrimenti importante". Alla lettera erano uniti un *memorandum* che valutava il concorso italiano all'operazione maggiore di quelli francese e britannico (in genere nel rapporto di 2:1), e una serie di tabelle che dimostravano l'asserto su dati ufficiali italiani e alleati. Il ministro rispose il 13 luglio, scusandosi per l'indugio dovuto a un *qui pro quo*, e giustificò l'omissione col fatto che molte frasi mancavano dal resoconto, ma che aveva provveduto a farle ristabilire per la pubblicazione a stampa del discorso. E proseguiva: "Conoscete i miei sentimenti verso l'Italia. Non potete credere che mi sia venuto il pensiero di ridurre la parte di onore che spetta ad una valorosa Marina nelle operazioni

che si sono susseguite tra l'Albania e Corfù dal febbraio 1915 al febbraio 1916. La storia è compiuta: tutti gli Alleati l'hanno scritta nel sangue e nel fuoco. Niente può diminuire la grandezza e la bellezza. C'è gloria per tutti".

Il 13 giugno 1927 però ancora l'ambasciatore italiano *pro tempore*, Gaetano Manzoni, ebbe a scrivere di nuovo allo stesso ministro Leygues, di cui non era amico personale come Bonin: "Ho letto sul 'Temps' il discorso che avete pronunciato a Brest in occasione dell'inaugurazione del monumento innalzato al ponte di St Mathieu. Esso contiene passaggi che si riferiscono alla guerra navale in Adriatico e in particolare alla lotta per dominare la flotta austriaca ed al concorso degli Alleati alle operazioni di evacuazione dell'esercito serbo. Nella versione del 'Temps' il concorso della flotta italiana è ignorato nel primo caso ed è limitato a qualche trasporto nel secondo. Volete permettermi di sottomettervi nuovamente le statistiche ufficiali italiane ed interalleate, che il mio predecessore conte Bonin vi ha mandato nel 1920? ... Quanto al contributo della Flotta italiana non solamente al controllo ma alla distruzione di alcune unità principali della Flotta austriaca, credo di poter fare a meno di intrattenervi: sono fatti storici che si conoscono".(42) *Repetita juvant*? O il lupo perde il pelo, non il vizio?

Certamente, era più onesto l'ammiraglio Frochot del ministro, quando in una pubblicazione ufficiale della *Marine Nationale* scriveva: "In questa bella operazione la maggior parte [del merito] spetta alla Marina italiana e il suo sforzo è tanto più notevole perché ha dovuto contemporaneamente far passare 8.500 uomini a Durazzo e rinforzi considerevoli a Valona. Tutto è stato diretto dal duca degli Abruzzi ed eseguito a Brindisi dal vice ammiraglio Cutinelli-Rendina. Il capo della divisione francese, capitano di vascello de Caqueray, il *Senior Naval Officer* inglese capitano Crempton, hanno fornito il concorso più intelligente, più attivo e più devoto".(43)

---

(42) Spiegava poi di avere scritto perché teneva alle buone relazioni tra i due paesi e ricordava che "l'Italia era molto riconoscente del concorso che gli Alleati ci hanno dato durante l'ultima guerra e noi non lo dimentichiamo; ma nello stesso tempo ci addolora se vediamo gli Alleati dimenticare il nostro concorso e la vittoria comune. La fraternità d'armi di allora deve avere solo la funzione di tenerci sempre fianco a fianco, Sono certo che non troverete che sia un eccesso di sensibilità constatare che ci si ignora". Tutti i documenti citati, del 1920 e del 1927, sono in AUSMM, *Raccolta di Base*, b. 488.

(43) N. Morabito, *La Marina Militare in guerra. 1915-1918,* Milano, Marangoni, 1933, p. 111.

GLI SBARRAMENTI DEL CANALE D'OTRANTO DURANTE IL PRIMO CONFLITTO MONDIALE

STÉPHAN JULES BUCHET
FRANCO POGGI

Introduzione

Già prima dell'inizio delle ostilità, la Marina italiana riteneva che l'attuazione di uno sbarramento nel Canale d'Otranto, inteso come impedimento al libero passaggio commerciale a favore del nemico frontaliero, rivestisse particolare importanza. Le successive "scorribande" contro il traffico mercantile, tramutatesi in efficiente sistema di guerra in tutto il basso Mediterraneo, soprattutto da parte dei sommergibili tedeschi,(1) aumentarono questo convincimento anche nelle Marine alleate.

Inizialmente, la problematica di chiudere la "porta d'accesso" ai porti austro-ungarici fu affrontata con il blocco da parte di unità maggiori e leggere, e con uno sbarramento di tipo *mobile* affidato a piccole unità da pesca;(2) queste usavano reti indicatrici filate di poppa per "pescare" il mezzo subacqueo nemico o scoraggiarne il transito, ed erano protette da

(1) E pensare che in uno studio, consegnato al vice ammiraglio Giovanni Bettolo il 25 gennaio 1909 dal titolo "Il problema militare marittimo", l'autore così si espresse: "La flotta tedesca e russa appartengono a stati troppo lontani da noi, e sono prive in Mediterraneo dei necessari punti di appoggio o basi di operazioni per una guerra efficace". AUSMM, *Raccolta di Base*, b. 296/1.

(2) Questi pescherecci prendevano nomi diversi secondo l'armamento e/o il paese di provenienza: *drifter* e *trawler* dalla Gran Bretagna, *chalutier* dalla Francia. (Vedi appendice, "Drifter").

unità leggere di superficie e da unità maggiori utilizzate anche per recar danno al suddetto mezzo.(3) Successivamente, dopo varie, lunghe, spesso infruttuose, discussioni,(4) si decise di utilizzare anche uno sbarramento *fisso*, ben pattugliato, mediante la posa di una rete esplosiva antisommergibili lunga ben 66 km. L'impresa, che si concluse a ridosso della fine della guerra, fu lunga, e dovette affrontare e superare notevoli difficoltà pratiche, come quelle dovute alla configurazione fisica del Canale (larghezza e fondali) e alle condizioni meteo marine dell'area, fra le più volubili.

Cercheremo di seguirne lo sviluppo prendendo in considerazione anche gli studi, riunioni e/o conferenze fra potenze dell'Intesa in cui fu affrontato il tema e furono prese decisioni al riguardo.

Prima dello scoppio delle ostilità

Inizialmente, la necessità di "bloccare" in qualche modo l'accesso all'Adriatico era indirizzata a impedire al futuro nemico – rappresentato in questo caso dall'impero austro-ungarico – di approvvigionarsi di materiale prezioso per la produzione bellica, e a limitare l'azione della sua flotta.

In uno studio approfondito di preparazione per la guerra in Adriatico, "redatto secondo gli ordini di S.E. Bettolo",(5) all'epoca capo di stato maggiore della Marina, si parla del blocco commerciale "che sarebbe da istituirsi all'inizio stesso delle ostilità, per chiudere il canale d'Otranto al traffico nemico". Nonostante che, a prima vista, le conseguenze che tale blocco avrebbe potuto avere sull'economia dell'impero austro-ungarico, i cui confini erano molto estesi sul lato terrestre, potevano apparire ininfluenti, si riteneva che la sua attuazione sarebbe stata "un'azione diversiva di

(3) Vedi appendice "Drifter".

(4) Al riguardo, nell'opera *La Marina italiana nella grande guerra*, vol. IV, AA. VV., Firenze, Vallecchi, 1938, cap. XIX, si può leggere: "La questione dello sbarramento del Canale di Otranto fu ... una delle più dibattute nelle riunioni navali interalleate, le quali, non potendola risolvere praticamente, fissavano sui memoriali dei grandiosi programmi".

(5) AUSMM, *RB*, b. 296, "Considerazioni sopra un conflitto armato (Piani di Guerra in Adriatico) ovvero Studio di Preparazione per un Conflitto Armato in Adriatico", senza firma e senza indicazione di data.

effetto pressoché sicura", in base a tre considerazioni importanti. La prima derivava dal fatto che i due porti mercantili principali di Trieste e Fiume avevano avuto, nel solo 1907, un volume di merci importate ed esportate con navi battenti bandiera austriaca significativo, e di 12 volte maggiore di quello effettuato da navi con bandiera italiana.(6) Di queste merci oltre il 52% riguardava l'importazione, le cui voci principali erano carbone, metalli e minerali, cioè materiali necessari allo sforzo bellico. Quindi, "un'efficace crociera, intesa a sopprimere quel traffico, non mancherebbe, per certo di esercitare una profonda ripercussione sull'opinione pubblica". E questa era la seconda considerazione: le regioni che avrebbero subito le maggiori ripercussioni sarebbero state quelle sulle quali l'Impero non poteva fare affidamento, e che "più direttamente colpite ... potrebbero, forse, profittare dell'occasione per ... promuovere agitazioni atte a creare imbarazzo al Governo Centrale".

La terza considerazione riguardava la conseguenza sul morale del personale delle unità da guerra: "L'imposizione del blocco dell'Adriatico significherebbe l'affermazione di una padronanza virtuale che mal potrebbe essere tollerata dalla flotta avversaria se non a discapito della propria dignità e dello spirito militare dei suoi equipaggi".

Le proposte finali, al riguardo delle prime azioni da effettuarsi all'inizio delle ostilità erano:

- la gravitazione di potenza della forza navale nella zona strategica;
- il blocco di Cattaro;
- la dichiarazione e l'effettuazione del blocco commerciale del basso Adriatico, col relativo esercizio del diritto di visita nel Canale d'Otranto.(7)

Negli anni successivi, altre argomentazioni e problematiche furono prese in considerazione, come il nuovo impiego delle mine e, soprattutto, dell'arma subacquea.

---

(6) In particolare, tramutato il volume delle merci in lire italiane, si trattò di 973 844 000 lire per Trieste e 241 718 400 per Fiume, mentre per le navi battenti bandiera italiana il traffico fu di 82 807 200 e 18 295 000 rispettivamente.

(7) Per quest'ultima attività era previsto che serie di quattro unità maggiori e quattro torpediniere procedessero a lento moto, intervallate di 5 miglia fra loro, con rotte N-S lunghe 10 miglia, a cavallo della "linea di visita"; questa demarcazione era individuata dalla congiungente Capo d'Otranto-Capo Linguetta (davanti Valona). Gli equipaggi di queste navi dovevano essere aumentati di personale per sopperire alle necessità derivanti da un'eventuale cattura a seguito della visita.

Nello studio condotto e presentato nel settembre 1914 dal vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel – allora capo di stato maggiore della Marina – con il titolo "Esame di operazioni di guerra in Adriatico", venivano delineate le attività cui avrebbero dovuto essere chiamate le forze navali italiane. Fra queste, il blocco del mare Adriatico: per conseguire tale scopo il Canale d'Otranto "dovrà essere chiuso mediante catene di navi".

Alla vigilia dell'intervento militare, dunque, fra le azioni previste dalla strategia navale italiana c'era anche il blocco strategico dell'Adriatico, in maniera da assicurare l'isolamento completo del nemico e impedire il libero transito dei sommergibili mediante una chiusura del Canale d'Otranto. Questo era un punto di vista prettamente italiano; per le altre nazioni, invece non serviva l'impiego di numerose unità per lo sbarramento e per la protezione dello stesso, quando si poteva ovviare con la protezione diretta dei convogli e il pattugliamento ridotto del Canale, e al contempo effettuare incursioni aeree sui porti militari austro-ungarici.

C'è da dire che lo sbarramento del Canale d'Otranto fu osteggiato per molti versi dagli alleati, chi pronunciandosi chiaramente, come i britannici, chi tergiversando o frenando la propria azione, come nel caso dei francesi.

Anche in campo italiano non mancò chi non era completamente d'accordo. Sintomatica è l'espressione del contrammiraglio Luigi Millo, che, avanzando proposte per ristrutturare il piano delle crociere dedicate allo sbarramento, così si espresse sui cacciatorpediniere destinati a fare il turno insieme a un'unità maggiore: "Ma colla cattiva stagione i C.T. terranno male tale crociera ...; e poi è meglio riservarli per compiti più militari e attivi".(8)

Allo scoppio delle ostilità

All'entrata dell'Italia in guerra, comunque, Francia e Gran Bretagna inviarono le prime unità da destinare allo sbarramento mobile; in particolare, il vice ammiraglio E. de Jonquieres, capo di stato maggiore generale

(8) Comando Divisione Esploratori, fg. RR P n. 835 dell'11 agosto 1915, al Comando in capo dell'Armata Navale e al Comando della 2ª Squadra Navale.

della Marina transalpina, dispose l'invio, a maggio, di 19 chalutier,(9) da utilizzarsi sia per il dragaggio sia per lo sbarramento mobile. L'Ammiragliato britannico emanò gli ordini, diretti a varie basi navali, per l'approntamento di 60 *drifter*(10) da inviare il più presto possibile in Adriatico.(11)

Nel mese di settembre fu iniziato il servizio di sbarramento mobile.(12) Si trattava dell'impiego di 40 drifter con reti indicatrici in una zona di mare delimitata fra il parallelo passante per Torre Orso e il parallelo situato 15' a sud del primo. A ciascun drifter era assegnata un'area di circa 5 miglia di lato. All'interno dell'area assegnata, il drifter procedeva a lento moto secondo rotte stabilite o si lasciava scadere insieme alla rete, mantenendola tesa, secondo il vento e la corrente.

Gli ordini per queste unità erano i seguenti:(13)

- lo skipper o il nostromo doveva stare in plancia continuamente, assieme a un altro membro dell'equipaggio;
- all'avvistamento di un sommergibile o al sentore che un sommergibile era finito nelle reti doveva essere dato il segnale d'allarme;
- doveva essere compiuto qualsiasi sforzo per raggiungere il sommergibile e distruggerlo con tutti i mezzi a disposizione;
- "l'unica cosa da fare è attaccare, procedendo direttamente contro il nemico, aprendo il fuoco con il cannone ed il fucile, e non correre per assistenza";
- tutti i drifter, in un raggio di 10 miglia dall'unità che aveva lanciato il segnale, dovevano sganciare le reti immediatamente e procedere all'attacco, a prescindere dalle unità da guerra nelle vicinanze.

Per la loro protezione venivano inviati giornalmente cacciatorpediniere e unità maggiori, che eseguivano pattugliamenti davanti le loro linee di crociera.

---

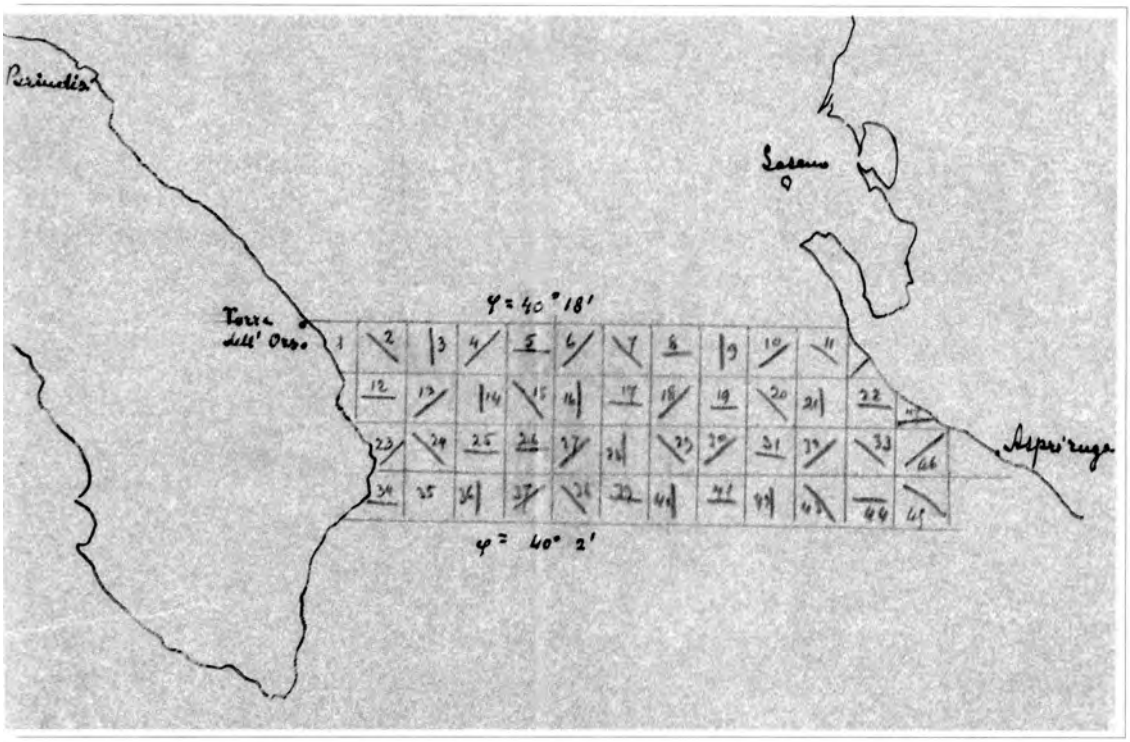
(9) Promemoria per l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore, inviato dall'Addetto navale a Parigi, in data 11 maggio 1915, e fg. Secret n. 396 del 11 maggio 1915 del Capo di Stato Maggiore Generale della Marina francese.

(10) Nel prosieguo dell'articolo chiameremo questi pescherecci adibiti allo sbarramento del Canale d'Otranto con il nome generico di drifter, a prescindere dalla loro provenienza o armamento.

(11) P.G. Halpern, *The Battle of the Otranto Strait (Controlling the Gateway to the Adriatic)*, cap. 2, Bloomington, Indiana University Press, 2004.

(12) Comando in capo dell'Armata Navale, dp. RR P n. 1269 del 25 settembre 1915, diretto al Capo di Stato Maggiore della Marina.

(13) AUSMM, *RB*, b. 453/5, Net Drifters Command, Patrol Order n. 01, September 1915.



Ottobre 1915. Rotte assegnate ai drifter per la condotta dello sbarramento mobile all'interno di aree definite nel Canale d'Otranto. Le rotte sono diverse per ciascun quadrato per meglio ingannare i sommergibili. Archivio Ufficio Storico Marina Militare, *RB*, b. 453.

Ben presto ci si accorse che il numero dei drifter era "la metà di quanto necessario ... ed è un'area molto grande da osservare",(14) come ebbe a dire il contrammiraglio Cecil Thursby.(15) Egli richiese rinforzi sin dai primi momenti, in quanto riteneva che per avere 40 drifter in mare – il minimo richiesto – ne fossero necessari altri 80 in porto.

Non solo l'Ammiragliato non aderì alle sue richieste (alcuni drifter di rinforzo furono avviati in un secondo tempo), ma il numero dei mezzi a disposizione diminuì con la partenza di 18 drifter, destinati a prestar servizio in Medio Oriente. A questa mancanza si aggiunse il numero ridotto

(14) P.G. Halpern, *op. cit.*

(15) Comandante delle navi da battaglia britanniche in Adriatico, e responsabile, all'inizio, dei drifter.

dei mezzi francesi (arrivarono solo 10 chalutier). L'Italia, che aveva già ordinato la costruzione di 10 unità all'industria nazionale,(16) si rivolse all'estero per recuperare altri drifter; ma quelli che venivano offerti, a prezzi molto alti, erano molto vecchi.(17) Le problematiche maggiori erano quindi l'esiguità dei mezzi per il pattugliamento, e la ridotta disponibilità delle unità a protezione. Queste problematiche, in particolare la seconda, furono delle costanti per quasi tutto il periodo bellico, e argomento di discussione in ogni riunione navale interalleata.

Durante il conflitto

Durante la conferenza di Londra interalleata del gennaio 1916, le discussioni sul tema "sbarramento del Canale d'Otranto" ebbero come unico effetto quello della nomina di un ufficiale britannico a capo dell'organizzazione dello sbarramento stesso; il commodoro Algeron Heneage ne assunse il comando il 15 febbraio.

A fine aprile, una nuova circolare aggiornava le norme in vigore.(18) Le unità e i compiti assegnati all'attività di sbarramento erano così ridefiniti:

- la flotta dei drifter britannici, il cui comando aveva sede a bordo dello yacht britannico *Catania*, era costituita da 112 unità, distribuite equamente in 14 gruppi, e doveva agire nell'area delimitata dall'isola di Fano (ad est), la costa della penisola italiana (ad ovest), e fra i paralleli passanti per Otranto (a nord) e Santa Maria di Leuca (a sud). Normalmente erano in pattugliamento 64 drifter (otto gruppi), comandati da un ufficiale britannico imbarcato a bordo di un'unità dotata di apparato radiotelegrafico;
- a nord della linea dei drifter, operavano i Motor Launches (ML)(19) britannici e le vedette e/o torpediniere italiane, con lo scopo di indurre

(16) Il primo sarebbe stato consegnato a maggio 1916 e gli altri ad un mese d'intervallo da ciascuna consegna.

(17) Dp. n. 39315 del 23 ottobre 1915 del Capo di Stato Maggiore al Comandante in Capo dell'Armata Navale.

(18) Comando Superiore Navale di Brindisi, circolare del 20 aprile 1916.

(19) Erano piccole unità di 24 m, equipaggiate con due motori di potenza complessiva di 400 hp, per una velocità massima di 19 nodi. Armati con un cannone da 3 pdr (cioè un'arma che sparava proiettili da 3 libbre), avevano un equipaggio di 10 membri.

i mezzi subacquei nemici a immergersi senza poter conoscere la posizione dei drifter, rischiando così di finire nelle reti delle piccole unità;

- a sud della congiungente Capo Kafali (costa albanese a NE di Corfù)-Santa Maria di Leuca dovevano invece agire le unità francesi. Si trattava di 8 vedette che, oltre a tale compito, venivano impiegate anche per la sorveglianza delle coste dell'isola di Corfù e per l'appoggio agli aerei dislocati in tale isola.

Per quanto concerneva altre unità italiane, fu stabilito l'impiego dei cacciatorpediniere e delle torpediniere in transito nel Canale o in trasferimento da Valona per Brindisi o viceversa; queste unità avevano l'obbligo, nel trasferimento, d'effettuare un'ispezione alla linea dei drifter.(20)

Durante la conferenza interalleata di Malta (marzo 1916), le varie delegazioni riconobbero che era necessario intensificare la guerra antisommergibile in Mediterraneo, aumentando gli sforzi nei punti principali dei loro passaggi, vale a dire: Stretto di Gibilterra, Stretto dei Dardanelli e Canale d'Otranto.

I dati erano sconfortanti: "Non ostante le misure di difesa e di previdenza, prese dalle potenze dell'intesa nel Canale d'Otranto, le perdite del naviglio mercantile ... in Mediterraneo salirono a 30.000 tonnellate nel settembre del 1915, quasi il doppio nel mese di ottobre ed a 135.000 tonnellate nel novembre dello stesso anno, mentre in quest'ultimo mese il naviglio mercantile affondato negli altri mari ammontava complessivamente a sole 40.000 tonnellate".(21)

In particolare, il rappresentante francese, vice ammiraglio Moreau, sostenne che "il rimedio migliore contro la minaccia del sommergibile ed il

---

(20) In effetti, a partire dal gennaio 1916, c'era sempre in mare una squadriglia composta da 6-8 unità, che pattugliava di giorno la zona assegnata. Di notte, le unità si recavano alla fonda a Otranto o a Castro. Il turno di pattugliamento di ciascuna squadriglia era di cinque giorni. A metà aprile, il capo di stato maggiore decise di suddividere le unità in tre gruppi, destinando ciascun gruppo a compiti specifici (scorta del traffico fra Italia e Albania, difesa del traffico in Tirreno, vigilanza o dragaggio a Brindisi, Valona e Santi Quaranta (Albania). Questa azione fu presa anche in considerazione che la Conferenza di Londra prevedeva l'assistenza in caso di necessità e non il pattugliamento.

(21) H. Sokol, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria 1914-1918*, vol. IV, Gorizia, Libreria Editrice Goriziana, 2007.

Motor Launches della Royal Navy, impiegati principalmente per il pattugliamento sotto costa e per la protezione alle unità posareti. (Archivio Autore)

più efficiente sistema di lotta consisteva nel rinforzare in modo adeguato gli sbarramenti d'Otranto e Gibilterra in maniera da renderli effettivamente efficaci, consacrandovi all'occorrenza parte delle unità addette al servizio di pattugliamento", la cui opera era dedicata, praticamente, "a salvare naufraghi e quindi il distrarre forze dalla sorveglianza dei passi per rinforzare il servizio di pattugliamento, equivaleva a togliere soldati dalle trincee per aumentare i portaferiti".(22) La maggioranza non fu d'accordo nel diminuire le forze destinate alla scorta delle unità, e, in considerazione anche del limitato numero di mezzi a disposizione, la proposta dell'ammiraglio Moreau, caldeggiata dal contrammiraglio Pino Pini, sottocapo di stato maggiore della Marina, di costituire nel Canale d'Otranto uno sbarramento di 10-15 linee appoggiate da siluranti, in modo da aumentare la profondità della vigilanza fino a 80 miglia, non fu approvata.(23)

Un risultato, però, fu ottenuto, e riguardò l'aumento del numero dei mezzi forniti dalla Gran Bretagna: 100 drifter e una squadriglia di M.A.S. tipo Elco.

---

(22) Ufficio di Stato Maggiore della R. Marina (Ufficio Storico), *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca 1915-1918 - Impiego delle forze navali.*

(23) Era anche previsto che tutta questa organizzazione fosse posta sotto un unico Comando.

La squadriglia era composta da dodici unità, che furono dislocate a Gallipoli. Le crociere di otto M.A.S. per volta si svolgevano nell'arco diurno, mentre la notte i mezzi si ormeggiavano nei punti di appoggio, predisposti a Tricase.

Fra i principali problemi riguardanti l'efficacia dello sbarramento mobile, due aspetti erano importanti:
- la protezione dei drifter, ancora non dotati di stazione radiotelegrafica;
- l'effettiva copertura della linea da pattugliare.

Nel primo caso, si cercò di rimediare stabilendo un servizio "su chiamata" di unità veloci, pronte a muovere dalla base di Brindisi, e un servizio di difesa ravvicinato fornito da una unità. Il turno di sorveglianza, della durata di quattro giorni, era suddiviso fra un incrociatore ausiliario o esploratore e due cacciatorpediniere da 700 t.

Per l'altra questione, ben poco si poteva fare. Infatti, la direzione principale della linea dello sbarramento mobile non poteva essere mantenuta dalle reti a rimorchio, nonostante gli sforzi delle unità, perché le correnti e le mareggiate che insistono normalmente nel tratto di mare in questione, tendevano a orientare le reti lungo l'asse sudest-nordovest, creando così enormi spazi che non venivano coperti.

A giugno e luglio furono silurate alcune unità alleate,(24) e questi episodi fecero ritenere opportuna la riduzione del servizio ravvicinato a un solo cacciatorpediniere (uno di giorno e uno di notte), spostando contemporaneamente la fascia da pattugliare più a sud di circa 20 miglia, quindi più lontano dalle basi austro-ungariche. Però questo spostamento, reso operativo da metà luglio, rendeva ancora più impellente la chiusura con sbarramento fisso del passaggio tra l'isola di Fano e Corfù.(25)

Nel frattempo, dalla seconda decade di giugno, fu stabilito d'inserire fra i drifter una torpediniera d'alto mare che, agendo in modo da non farsi individuare, fosse pronta a dirigere sul sommergibile individuato, per impedirne l'ingaggio con cannone contro i drifter. In particolare, la torpediniera restava al rimorchio del drifter, sede del comandante in mare, oppure procedeva a lento moto nelle immediate vicinanze del drifter stesso. Successivamente, da settembre a novembre, al posto delle torpediniere furono utilizzati i sommergibili.

---

(24) Erano l'incrociatore ausiliario *Città di Messina* e il cacciatorpediniere francese *Fourche* (23 giugno), e il caccia *Impetuoso* (10 luglio).

(25) La costruzione del sistema retale fisso per lo sbarramento di questo tratto di mare era in corso di realizzazione.

Nel settembre la base dei drifter, che era stata portata a Brindisi agli inizi dell'anno, fu di nuovo spostata a Taranto, comprese le navi appoggio.(26)

La questione relativa allo sbarramento del Canale d'Otranto fu ripresa nella conferenza interalleata di Taranto (ottobre 1916), presieduta dal comandante in capo dell'Armata italiana, sua altezza reale il duca degli Abruzzi, a bordo della nave reale Trinacria.(27)

Il rappresentante francese, contrammiraglio Fatou, comandante delle pattuglie del Mediterraneo, dopo aver relazionato come, nonostante ripetuti sforzi, l'inafferrabile sommergibile tedesco *U 35* fosse sfuggito nuovamente alla caccia alleata,(28) espose quale fosse la soluzione, l'unica per lui, per risolvere il problema degli agguati al traffico alleato: togliere ai sommergibili la possibilità di ricaricare le batterie, per non farli immergere, e quindi combatterli in superficie come una nave qualsiasi.

Per ottenere questo risultato, bisognava impedire al sommergibile l'emersione su una superficie di mare con raggio pari alla sua capacità di movimento subacqueo, calcolata in circa 70 miglia, considerando le capacità delle batterie e una velocità media di 4-5 nodi. Inoltre, per l'ammiraglio Fatou, il Canale d'Otranto era l'unica area ristretta idonea alla realizzazione del piano, per impedire il passaggio dei sommergibili da Cattaro alle zone di operazioni.

Questa volta la conferenza ritenne valide le argomentazioni e, dopo varie discussioni, si giunse alle seguenti conclusioni:
- pattugliamento dei drifter britannici lungo il parallelo di Otranto;
- pattugliamento di M.A.S. lungo la costa italiana;
- crociere permanenti di vedette e siluranti italiane a nord, e di drifter e siluranti francesi a sud della crociera dei drifter britannici;
- zone permanenti di agguato di sommergibili italiani ed alleati a nord delle

---

(26) Le due navi appoggio erano il *MAS 66* e la nave passeggeri requisita *Adriatico*.

(27) All'epoca sede del Comando in capo dell'Armata Navale.

(28) L'*U 35* era comandato da Lothar von Arnauld de la Périère, il migliore comandante tedesco di sommergibili. Nel periodo bellico, affondò 194 unità, di cui 191 a cannonate e 3 con siluro, per un totale di 454 000 tsl. Nel periodo cui si riferisce l'ammiraglio Fatou, l'*U 35* affondò 23 navi (totale 68 000 tsl) in cinque settimane fra aprile e maggio, e altre 54 (91 500 tsl) nel periodo luglio-agosto.

linee di crociera, da posizionare in modo da inglobare le probabili rotte dei sommergibili nemici;
- messa in opera di uno sbarramento di mine dalla costa italiana (da stabilirsi) fino alla distanza massima consentita dai fondali per l'ancoraggio;
- impiego dell'aviazione italiana di base a Brindisi, Otranto e Valona, e di quella francese di base a Corfù;
- crociere saltuarie di appoggio e difesa dello sbarramento con cacciatorpediniere ed esploratori;
- istituzione di un servizio di comunicazioni per lo sbarramento, che si appoggiava alle stazioni radiotelegrafiche di Brindisi, Isola Fano, Otranto, Santa Maria di Leuca, Tricase, Santi Quaranta e Porto Palermo (isola Saseno).

Ma, nonostante qualche successo, il periodo fu caratterizzato da un aumento degli attacchi al traffico, che spinsero i responsabili a non diminuire le ancora scarse forze disponibili per la protezione dei mercantili. I mezzi furono distribuiti per l'assolvimento di due compiti: pattugliamento e protezione. "All'atto pratico, si erano realizzate due mezze misure entrambe inefficaci allo scopo."(29)

Inoltre, va ricordato che numerosi drifter furono impiegati nelle operazioni della Regia Marina a sostegno dell'evacuazione dell'esercito serbo, sia a protezione delle rotte delle unità, sia per trasportare gli uomini dai porti minori, meno accessibili alle navi maggiori, a quest'ultime.

Durante la conferenza di Londra (23 e 24 gennaio 1917, lo sbarramento del Canale d'Otranto fu il terzo argomento affrontato. Tutti riconobbero che i mezzi assegnati per tale compito erano insufficienti, ma l'unico risultato fu la riorganizzazione del comando dello sbarramento del Canale d'Otranto, che si realizzò con l'istituzione di un comando britannico, alle dipendenze del comando in capo dell'Armata italiana; il commodoro Heneage fu messo a capo del nuovo comando. Uno dei principali motivi per cui non si fecero passi in avanti sostanziali nell'aumentare il numero dei mezzi a disposizione, era la mancanza di personale, evidenziata anche dalla richiesta britannica, approvata da Francia e Italia, di ritirare dal servizio le vecchie unità maggiori in Mediterraneo, allo scopo di recuperare gli equipaggi.(30) A Taranto, su richiesta degli italiani, rimase la corazzata predreadnought *Queen*, utilizzata come nave appoggio ai drifter.

---

(29) *Cronistoria documentata* ..., cit., p. 8.
(30) P.G. Halpern, *op. cit.*

Nella stessa conferenza, Italia e Francia s'impegnarono a mettere a disposizione del commodoro tutti i mezzi navali necessari che gravitavano nell'area e che non erano impiegati in altre mansioni.(31)

Da parte italiana, nel contempo, si procedeva con la preparazione di uno sbarramento retale, realizzato dal dipartimento marittimo di Taranto,(32) chiamato da molti "progetto Cerri".(33) Nel mese di febbraio fu messo in opera, al largo di Ginosa su fondali compresi fra i 200 e i 400 m, uno spezzone lungo 1000 m, e iniziò la sperimentazione. Al termine della prova, le reti furono recuperate in buono stato, così come le boe e i contrappesi, e la sistemazione sembrò non aver risentito del mare mosso che c'era stato.

> L'attività dei sommergibili delle potenze centrali continuava tuttavia a crescere inalterabilmente. Le cifre degli affondamenti mensili salirono da un valore medio di 80.000 tonnellate nel primo quadrimestre del 1917, a 210.000 tonnellate nell'aprile dello stesso anno.(34)

Alla conferenza interalleata di Corfù (28 aprile-1 maggio 1917), che si svolse a bordo dell'*Atmah*, nave ammiraglia francese, il commodoro Heneage sottopose ai partecipanti un memoriale nel quale riassumeva le due linee d'azione che potevano adottarsi per impedire al nemico di uscire dal Mare Adriatico, colpire il traffico mercantile in Mediterraneo e farvi ritorno: impedire l'uscita dei sommergibili dai porti, o attaccarli dopo che ne fossero usciti.(35) Premettendo che "il sistema che verrà preferito dovrà essere valorizzato con la massima attività", spiegò poi come agire in ciascuna delle due linee, concludendo con una sintesi e il suo pensiero: "... Si deve decidere quale dei due sistemi si debba preferire: *sbarramento*, contrasto all'uscita dai porti, attacco, riunione delle forze; oppure *servizio di convogliamento*, punti di appoggio, difesa del traffico, dispersione delle forze. Personalmente io ritengo più efficace lo sbarramento". E mise in chiaro: il "sistema giudicato più conveniente si deve attuare con la massima energia".

---

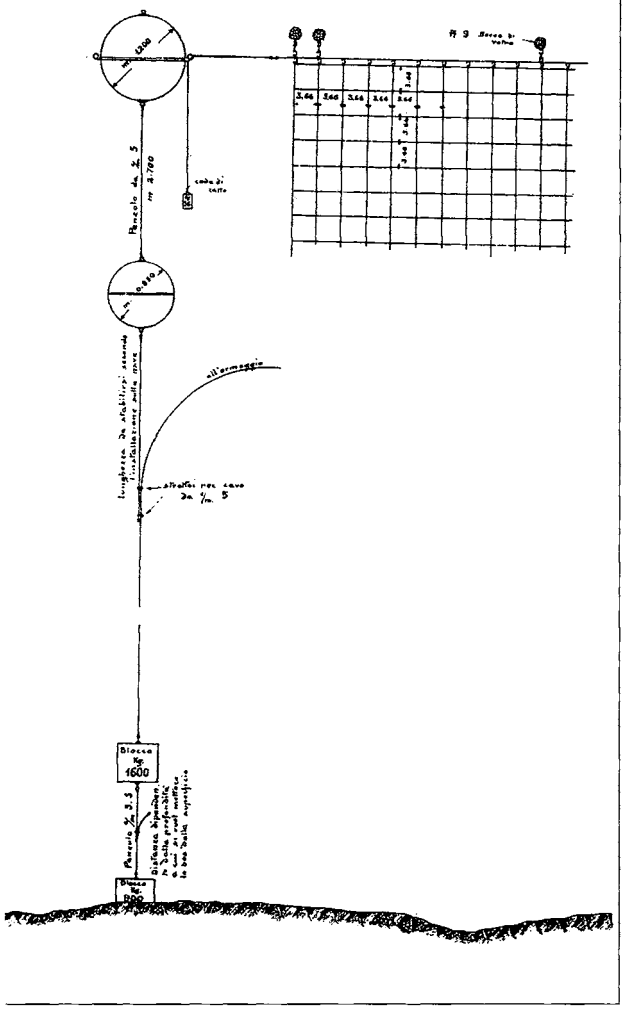
(31) AUSMM, *RB*, b. 741, Verbale della conferenza, Admiralty, documento Secret M00160 del 24.01.1917.

(32) Vedi appendice "Gli sbarramenti fissi".

(33) Dal nome del contrammiraglio Vittorio Cerri, comandante del dipartimento.

(34) H. Sokol, *op. cit.*, vol. III, p. 45.

(35) Il memoriale del commodoro Henheage è riportato, tradotto, in *Rivista di Cultura Marinara*, numero di novembre-dicembre, 1934, p. 520 sg.



Dispositivo di ancoraggio per alti fondali ideato dagli italiani. Risultò molto efficace, e fu scelto per lo sbarramento retale fisso. AUSMM, *RB*, b. 2400.

Il rappresentante britannico, contrammiraglio Mark Kerr,(36) invece, era di avviso opposto riguardo lo sbarramento. Egli riteneva che gli insuccessi in Mediterraneo erano dovuti all'impiego simultaneo di tre differenti sistemi per contrastare i sommergibili, vale a dire il pattugliamento, la scorta e lo sbarramento del Canale d'Otranto; in pratica tante mezze misure e nessuna "spinta fino al limite", utile per ottenere risultati. Kerr propose di adottare solo due dei sistemi, per un periodo di prova di due-tre mesi, e, per queste prove, di recuperare 100 drifter dallo sbarramento adriatico, dove, "per mancanza di mezzi, erano inefficaci".(37)

La proposta fu rigettata, e alla fine fu deliberato un aumento dei drifter per le operazioni dello sbarramento mobile. "E mentre alcuni fra gli intervenuti, constatando la debolezza di quello sbarramento, avevano proposto che esso venisse abolito, che fosse sostituito con uno sbarramento fisso, e nell'intervallo le forze quivi destinate fossero impiegate in servizi di pattuglia e di protezione, riuscì all'ammiraglio Marzolo [sottocapo di stato maggiore della Ma-

(36) Kerr aveva sostituito Thursby al comando delle navi britanniche in Adriatico.
(37) P.G. Halpern, *op. cit.*

rina e rappresentante italiano] di far votare alla conferenza (sia pure a maggioranza) che non si addivenisse all'abolizione dello sbarramento mobile finché non fosse messo in opera lo sbarramento fisso, e che fossero intensificati i servizi di protezione di esso".(38)

E al punto 11 del processo verbale della conferenza, si legge anche: "È convenuto di accelerare con tutti i mezzi possibili la posa di sbarramenti fissi nel Canale d'Otranto, ai bordi dei Dardanelli, nel Golfo di Smirne e nello Stretto di Gibilterra, e una volta che l'esperienza avrà permesso di trovare un buon sistema di costruzione di questi sbarramenti, fra il Capo Bon e la costa di Sicilia".(39) Ma, nonostante la volontà espressa durante la conferenza, non si ebbe la messa in pratica delle azioni stabilite.

Da qui in poi, foto 4, b. 150 a smarginare sul lato interno, solita cornicetta sottile a 1 mm dal margine della foto:

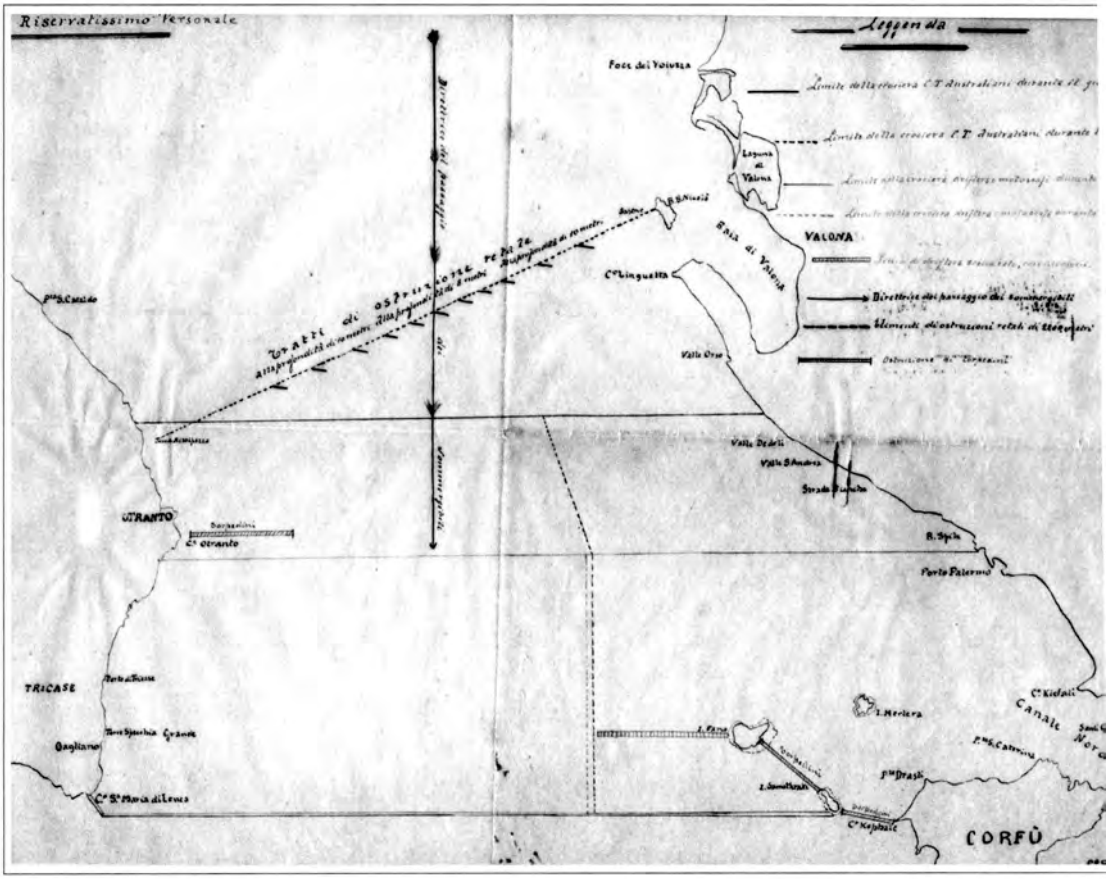
Progetto iniziale di sbarramento fisso fra Otranto e l'isola di Saseno. (USMM)

Nella notte fra il 14 e il 15 maggio, si sviluppò un'azione combinata delle unità austro-ungariche: si trattò di un'incursione contro i mezzi del pattugliamento mobile eseguita dagli incrociatori *Novara*, *Helgoland* e *Saida*, mentre ai cacciatorpediniere *Csepel* e *Balaton* era stato assegnato il compito di dar la caccia ai convogli. Furono impiegati anche i sommergibili *U 4* e *U 27*, posizionati in agguato davanti alle basi italiane di Brindisi e Valona, mentre il sommergibile tedesco *UC 25* ebbe il compito di seminare mine davanti al porto di Brindisi. Inoltre, il piano prevedeva che le navi da battaglia *St. Georg* e *Budapest*, insieme a unità minori, restassero in porto a Cattaro, pronte a intervenire.

L'incursione causò la perdita di 14 drifter britannici. Vi fu anche l'attacco a un convoglio, le cui navi furono ripetutamente colpite, così come fu affondata un'unità della scorta, il cacciatorpediniere Borea. Dopo l'azione contro il convoglio, le unità di superficie austro-ungariche ebbero uno scontro a fuoco con un gruppo di unità alleate, costituite dagli incrociatori leggeri britannici *Bristol* e *Dartmouth*, dall'esploratore italiano *Marsala* e altre unità minori. Vi furono numerosi ingaggi, al termine dei quali ciascun gruppo fece ritorno alla propria base, avendo

(38) C. Manfroni, *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1914-1918*, Bologna, Zanichelli, 1936.

(39) AUSMM, *RB*, b. 740/2, "Conference de Corfú. Procès Verbale de Sources", s.i.d.



Progetto iniziale di sbarramento fisso fra Otranto e l'isola di Saseno. AUSMM, *RB*, b. 453.

subìto solo alcuni danni. In particolare, il *Balaton* fu centrato da numerosi colpi sparati dall'esploratore leggero *Aquila*, mentre, da parte italiana, si registrarono grosse avarie all'*Aquila* stesso, colpito nel locale caldaie da un colpo del *Csepel*, e al *Dartmouth*, colpito da due siluri lanciati dall'*UC 25* mentre stava rientrando a Brindisi.(40) Anche le unità austro-ungariche subirono danni, in particolar modo il *Novara* e l'*Helgoland*.

Come conseguenza dell'operazione austro-ungarica, l'Ammiragliato britannico dispose l'effettuazione delle crociere dei drifter durante il solo arco diurno, a meno che il pattugliamento durante l'arco notturno non fosse supportato da crociere di cacciatorpediniere in appoggio-difesa dei mezzi minori.

Queste disposizioni diminuirono notevolmente l'efficacia dello sbarramento mobile.

Questo stato di cose fu rappresentato dal capo di stato maggiore della Marina italiana nella successiva conferenza interalleata di Parigi, che si svolse dal 24 al 26 luglio.

Per tutta la riunione l'intervento di Revel fu coerente con una frase da lui stesso pronunciata durante la conferenza e riportata nel verbale: "Non sono venuto qui per fare della politica; sono qui per esporre ai nostri alleati la verità in tutta franchezza e chiarezza. ... Così parlando egli sapeva bene che non tutti (bene o male informati, questo poco importa) facevano astrazione da considerazioni di opportunismo politico, che sotto il velame delle considerazioni strategiche talvolta si nascondevano in quelle discussioni".(41) In particolare, dopo aver dimostrato all'ammiraglio Jellicoe, particolarmente critico nei confronti della Marina italiana, che con i mezzi a disposizione la Marina faceva tutto quello che le era possibile, disse chiaramente che se impedire il libero passaggio nei due sensi del Canale da parte dei sottomarini nemici era un interesse comune degli alleati, allora il loro apporto alla protezione dei drifter doveva essere oggetto di un comune sforzo, vero ed effettivo".(42)

Fu alla fine deciso di mantenere in atto lo sbarramento mobile e di cercare di realizzare due tipi di sbarramenti fissi. L'ammiraglio Revel, nell'occasione propose di attuare un'ostruzione fissa progettata in cooperazione fra le Marine italiana e francese,(43) con le reti britanniche, le mine francesi e l'esecuzione italiana.

L'Ammiragliato, che non aveva alcuna fiducia nel sistema italo-francese,(44) ritenendo poco fattibile uno sbarramento così grande, insistette, invece, per sottoporre il progetto a nuovi test. Dopo vari scambi di

---

(40) Un'altra vittima dell'attività dell'*UC 25*, fu il cacciatorpediniere francese *Bonnefeu*, che, in uscita da Brindisi dopo le riparazioni dei danni subiti durante lo scontro, affondò a causa di una mina posata dal sommergibile tedesco.

(41) C. Manfroni, *op. cit.*, p. 180.

(42) Il non troppo velato rimprovero era indirizzato anche alla Marina francese in Adriatico, in quanto il contributo della maggior parte dei cacciatorpediniere francesi destinati alle operazioni per lo sbarramento era oramai saltuario.

(43) Vedi appendice "Gli sbarramenti fissi".

(44) A. Thomazi, *La guerre navale dans l'Adriatique*, Payot, Parigi, s.i.d..

vedute fra le Marine interessate, si riunì nel mese di giugno a Taranto un'apposita commissione presieduta dal commodoro Heneage, per disporre nuove sperimentazioni. I tempi previsti per l'approntamento e il periodo di sperimentazione avrebbero spostato la messa in opera dell'ostruzione in periodi stagionali avversi. "In vista di ciò venne partecipato all'Addetto navale a Londra l'avviso che un sistema meno perfetto di quello da noi proposto, ma che permettesse di procedere in breve tempo ad una chiusura del Canale d'Otranto, era preferibile e che in conseguenza si era propensi ad accettare senz'altro il progetto inglese ... pur confermando che le boe affiorate, che in detto progetto erano previste, avrebbero dato luogo a inconvenienti sia di carattere marinaresco che di carattere bellico".(45)

Oculatamente, nel contempo, non furono interrotti i preparativi del complesso retale italo-francese, ancorché si procedesse a rilento per la mancanza del materiale.

Nel luglio del 1917, l'altezza delle reti a traino fu portata da 20 a 40 m, ma anche questa soluzione fu vanificata dall'accresciuta capacità dei sommergibili più recenti a portarsi a quote maggiori di profondità.

Variarono anche il numero dei mezzi a mare e le modalità di pattugliamento; in particolare, i drifter dovevano passare su punti prefissati due o tre volte al giorno, con un numero maggiore di unità e con la scorta di cacciatorpediniere. Secondo il Sokol, "ciò ingenerò a tutta prima nei sommergibili delle potenze centrali la erronea credenza che gli Alleati avessero rinunciato a sbarrare ulteriormente il Canale d'Otranto".(46)

Sempre durante il mese di luglio le motosiluranti britanniche, che eseguivano i pattugliamenti nel Canale, furono dotate di idrofoni.

Ad agosto, come si evince da una corrispondenza intercorsa tra l'ammiraglio Cerri e il contrammiraglio E. Salazar,(47) comandante superiore navale dello Jonio, era già stata stabilita la configurazione finale dello sbarramento fisso. Si trattava di chiudere il passaggio, sul tracciato stabilito durante la conferenza di Corfù, con un sistema misto: tra Corfù e l'isola di Fano, e per il tratto di 200 m di profondità dalla costa italiana, si sarebbe utilizzato il sistema britannico, e per il rimanente quello italo-fran-

(45) *Cronistoria documentata* ..., cit., p. 14.

(46) H. Sokol, *op. cit.*, vol. IV, p. 104.

(47) Comando in capo dell'Armata Navale, dp. n. 1537 RR P del 31 agosto 1917.

cese. In particolare, le reti britanniche, alte 51,20 m e sostenute a 9,14 m di profondità da boe e gavitelli di superficie, sarebbero state armate con mine "de Quillacq".

Nella stessa comunicazione, l'ammiraglio Cerri riteneva che la sistemazione della copertura italo-francese non avrebbe potuto essere completata nel 1917 a causa dei ritardi nell'approntamento del materiale britannico e della produzione delle boe sferiche per il sistema italo-francese.(48)

A bordo del piroscafo *Pietro Calvi*, a Brindisi, si riunì la commissione navale italo-anglo-francese per lo studio dei mezzi di offesa e difesa contro i sommergibili. Durante la riunione (7-9 settembre 1917), presieduta dal contrammiraglio Giuseppe De Lorenzi (capo dell'Ispettorato Sommergibili e Aviazione), furono eliminate le ultime resistenze della Gran Bretagna avverso lo sbarramento fisso del Canale di Otranto(49) e, nel contempo, fu discusso molto sull'utilità degli idrofoni e dei *paravent*. Andando più in dettaglio, le conclusioni più importanti furono:(50)

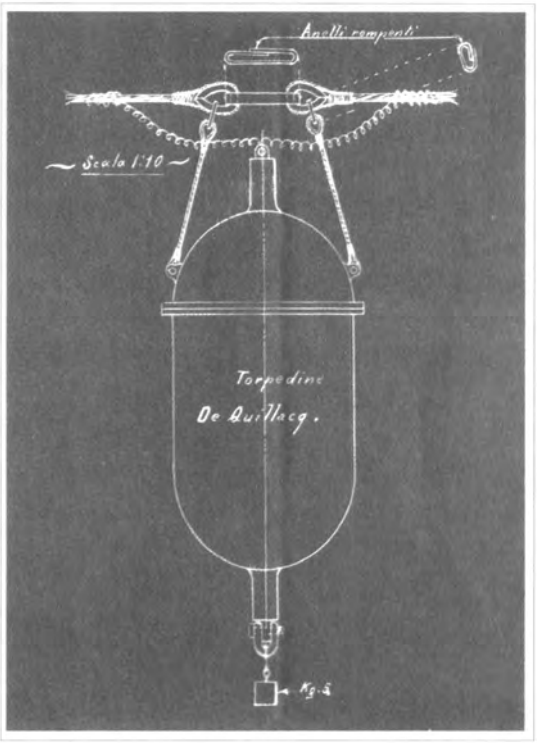
- utilizzo di reti fisse anche per i fondali più grandi;
- mantenimento degli sbarramenti mobili fino al completamento dello sbarramento fisso, per il quale si sollecitava la messa in opera del tipo italo-francese;
- utilità dell'impiego degli idrofoni. In particolare, utilizzando due file di idrofoni prima e dopo lo sbarramento, si riteneva possibile non solo l'individuazione dell'avvicinamento del mezzo subacqueo, ma anche del suo passaggio eventuale sotto la barriera, e quest'ultimo dato era utile per stabilire zone dove aumentare la sorveglianza;
- impiego dei sommergibili alleati in aree spostate di 40-50 miglia dallo sbarramento;
- impiego di motoscafi e siluranti munite di *paravent* offensivi, bombe e idrofoni, tra la zona di stazionamento dei sommergibili e lo sbarramento.

---

(48) Constatata l'impossibilità di produrre le boe sferiche all'estero, fu decisa la loro realizzazione in Italia.

(49) Nonostante proprio il presidente della commissione ebbe a dire che "... l'effetto delle reti del tipo fino ad ora usate, siano esse fisse o mobili, è tanto limitato da ritenersi ormai nullo, anche perché il sommergibile ha imparato ad essere diffidente, e perché le reti non sono impiegabili che in zone determinate ed ora conosciute dal nemico".

(50) Verbale della Riunione, allegato al dp. 9715 dell'11 settembre 1917 dell'Ispettorato Sommergibili e Aviazione, diretto al ministro della Marina.



Mine francesi del tipo "De Quillaq", utilizzate per l'ostruzione offensiva ancorata. AUSMM, *RB*, b. 453.

Nello stesso mese furono pronti vari spezzoni dell'ostruzione retale; in particolare, due tratte di 2200 m ciascuna inviate dal Regno Unito, e una tratta di 2000 m realizzata dall'Italia "con materiali faticosamente racimolati".(51)

Di quest'ultima tratta, l'ammiraglio Cerri chiese di poterla provare al più presto, contemporaneamente allo sbarramento britannico, del quale diceva "esser ben prevedibile sarebbe stato asportato dalla prima mareggiata".(52)

A fine ottobre, dopo qualche rinvio per il maltempo, ebbero inizio i lavori di posa del primo tratto dello sbarramento retale fisso di tipo britannico, che si conclusero l'8 del mese successivo. L'unica variante fra lo studio britannico iniziale e quello messo in atto, fu l'utilizzo delle mine "de Quillacq". Le operazioni furono eseguite dal rimorchiatore *Porto Empedocle*, dal pontone *Glauco* e da otto pescherecci, insieme al cacciatorpediniere *Artigliere*, utilizzando la nave trasporto *Bengasi* come unità appoggio. La protezione fu fornita dai velivoli di base ad Otranto e a Santa Maria di Leuca, e da quattro unità navali italiane, in particolare, le tre torpediniere d'alto mare *Calipso*, *Pallade* e *Pegaso*, e la torpediniera costiera 8 PN.

(51) *La Marina italiana* ..., cit., vol. VI, p. 54.

(52) Comando in capo dell'Armata Navale, dp. n.9843 del 30 settembre 1917, all'ufficio del C.S.M.

In tutto, secondo la relazione dell'operazione, furono messi in opera 4000 m di sbarramento retale.(53)

Lo sbarramento non resse al primo maltempo, tanto che il Thomazi scrisse: "17 giorni erano bastati perché andasse completamente distrutto e che questa forma di difesa non era conveniente per l'inverno in Adriatico".(54) Nella relazione compilata dal capitano di vascello Venceslao Piazza, capo servizio alle Ostruzioni, al termine della verifica effettuata sul posto, cui partecipò anche una rappresentanza di ufficiali della Royal Navy, si può leggere che: "La prima sezione ... fu trovata disposta al circolo con le boe in posizione disordinata ..., la seconda sezione fu trovata spostata di circa un miglio e mezzo verso levante e orientata per 60° invece che 90° ... Concludendo l'Ostruzione è sconvolta, le ancore hanno ceduto ed è da supporre che le reti in gran parte siano state staccate dalle relinghe per effetto dei violenti sforzi di strappamento ... e che qualche torpedine staccandosi insieme alle reti abbia funzionato ...".(55)

Quindi, proprio le grandi boe galleggianti di superficie erano state la causa del disastro: con il mare impetuoso le boe tendevano a tirare le reti verso l'alto sottoponendo così sia i tiranti delle reti sia i tiranti degli ormeggi a violente sollecitazioni, che, evidentemente, non avevano retto, rompendo il complesso retale in vari pezzi.(56)

Le autorità italiane insistettero per poter mettere in posa lo sbarramento fisso di concezione italo-francese, di cui erano già pronti 22 km, mentre mancavano all'appello alcune centinaia di boe, in fase di produzione, e il restante materiale richiesto alla Gran Bretagna. L'Ammiragliato condizionò l'invio del materiale per la posa del sistema italiano all'esito positivo di un esperimento da farsi in fondali superiori a 100 braccia (circa 183 m).(57)

---

(53) Nel vol. VI dell'opera citata *La Marina italiana nella grande guerra*, p. 496, è riportato che "sulla lunghezza del tratto posato non sono concordi le varie fonti: il Thomazi dice circa l0 km., il Newholt (V, 85.86) due migli [*sic*] e mezzo. La Cronistoria nostra (Preparazione dei mezzi, fasc. V, pag. 14), precisa questa lunghezza in 2.200 m. effettivi; nella relazione sulla posa è detto 4.000".

(54) A. Thomazi, *op. cit.*, p. 165.

(55) Comando Ostruzioni Retali, fg. 1442 del 25 novembre 1917.

(56) Tratti di rete furono ritrovati, il 24 dicembre, alla foce del fiume Neto (Crotone).

(57) Comunicazione del 13 dicembre 1917 dell'addetto navale britannico a Roma, comandante A. Larking.

Mentre si effettuavano le prove delle reti britanniche, continuavano sia le discussioni sull'opportunità di quale sbarramento impiegare, sia le opere di attuazione dello sbarramento italo francese, così come l'azione di sbarramento da parte delle unità in mare. In particolare, per lo sbarramento mobile si agiva:

- nella fascia compresa fra il parallelo d'Otranto, a nord, e la congiungente capo Santa Maria di Leuca e isola di Fano, al sud, con crociere diurne dei drifter (molti dei quali ora dotati di idrofono) e unità similari;
- a ridosso della fascia, nel settore nord, con crociere diurne di protezione e attività notturne di vigilanza dei cacciatorpediniere, comprendendo anche l'area assegnata ai velivoli e agli ML britannici;
- da Otranto, verso sud, fino a mezzo Canale con crociere degli ML;
- dall'isola di Merlera (coste balcaniche) fino a metà canale, con crociere notturne di vigilanza dei drifter, senza reti;
- nelle aree a sud di Otranto e a sud di Valona, con crociere nelle rispettive aree di velivoli basati a Otranto e a Valona.

A fine dicembre, il comandante in capo dell'Armata Navale propose al capo di stato maggiore di:(58)

- completare lo sbarramento di mine a levante di Otranto;
- mettere in posa uno sbarramento retale fisso tra Fano e Torre Specchia, qualora il precedente avesse dato esito favorevole;
- aumentare gli sbarramenti di mine davanti la costa nemica e il Golfo di Drin (nord di Valona);
- aumentare il numero di unità navali in modo da formare due squadriglie da 6 unità ciascuna, adibite alla vigilanza delle reti;
- stanziare due squadriglie di 6 torpediniere e 12 motoscafi ciascuna: una a Valona, con punto di riposo a San Giovanni, e l'altra a Brindisi, con punti di riposo ad Otranto o Castro;
- aumentare il numero degli aeromobili nel basso Adriatico;
- bombardare sistematicamente con velivoli le basi nemiche di Cattaro e Sebenico.

Il capo di stato maggiore approvò tutte le proposte.

Nella conferenza interalleata di Londra (23 e 24 gennaio 1918) l'argomento "sbarramento del Canale d'Otranto" fu affrontato con maggiore de-

(58) Dp. 2111 del 27 dicembre 1917. Si trattava della risposta a una richiesta di studio per una migliore organizzazione delle forze nella caccia a sommergibili in transito (CSM, dp. RR P del 14 dicembre 1917).

terminazione da parte di tutti. Il motivo principale era che l'Adriatico era ritenuto la fonte maggiore di conseguenze negative al traffico, a causa della presenza dei sommergibili che da lì partivano per le loro azioni nefaste in Mediterraneo. Tutti erano convinti che si dovessero concentrare le forze per ottenere risultati favorevoli contro questi mezzi, ormai capaci di passare sotto le reti rimorchiate. Queste nuove capacità avrebbero influito anche sulla realizzazione immediata delle reti fisse, ma solo per la loro lunghezza e per la preparazione delle stesse: dovendo aumentare la profondità, con il materiale al momento disponibile si sarebbe dovuta accorciare la lunghezza dello sbarramento fisso, e, al contempo, sarebbero aumentati gli interventi per assicurare la galleggiabilità dei singoli pezzi. Tutte queste varianti implicavano l'allungamento dei tempi inizialmente previsti. Ma gli argomenti affrontati durante la conferenza erano troppi (ben 31 gli argomenti), e così furono istituite commissioni ad hoc. Una, la cui presidenza fu affidata all'ammiraglio Revel, riunì i cinque argomenti che riguardavano il Mediterraneo, e si riunì a Roma due settimane dopo (8-9 febbraio 1918). In questa occasione fu deciso di spingere al massimo gli sforzi per la realizzazione dell'ostruzione retale fissa (già pronta per un terzo). Si deliberò, anche, di aumentare la profondità delle reti anche se, almeno inizialmente, questo andava a discapito dell'estensione del complesso retale.

Fra le decisioni prese vi fu anche quella riguardante la partecipazione delle Marine alleate, che fu stabilita in:

- 40 cacciatorpediniere britannici, dei quali 6 da inviare dalla Gran Bretagna, 28 da prelevarsi dai servizi di scorta e sorveglianza, 6 australiani già di stanza a Brindisi dall' ottobre 1917;(59)
- 12 cacciatorpediniere francesi, già in basso Adriatico:
- 8 sloop, che erano in servizio di scorta in Mediterraneo;
- 48 drifter del tipo trawler, di cui 12 da prelevarsi dai servizi di scorta, 18 da inviare dalla Gran Bretagna, 18 già presenti in Adriatico;
- 76 drifter, già presenti in Adriatico;
- 36 fra ML e motosiluranti britannici già presenti in Adriatico.

Alcune di queste unità erano dotate di palloni "draken".

Fu, inoltre, istituita una commissione speciale, consultiva ed esecutiva, con presidenza italiana, per la definizione della sistemazione dei servizi nel basso Adriatico.

---

(59) Si trattava dei cacciatorpediniere *Huon*, *Parramatta*, *Swan*, *Torrens*, *Wango* e *Yatta*, tutti della classe "River".

Sempre ai primi di febbraio (dal 5 all'11) fu posata la prima parte dello sbarramento fisso, del tipo italo-francese a gratile, sul lato di levante del Canale, in particolare fra l'isola Fano e l'isola Samotracia, per un tratto di 6 km.

La commissione speciale, riunitasi a Brindisi a marzo, al termine dei lavori, deliberò:

- di aumentare a 80 m l'azione in profondità delle reti;
- d'iniziare al più presto possibile la posa dei 22 km già pronti dello sbarramento retale fisso;(60)
- di prevedere la messa in opera di una doppia linea di reti ancorate che, partendo dal campo minato di Otranto, arrivassero una a Capo Linguetta (Valona) e l'altra all'isola di Fano. La posa sarebbe stata a cura dell'Italia.

Inoltre stabilì:

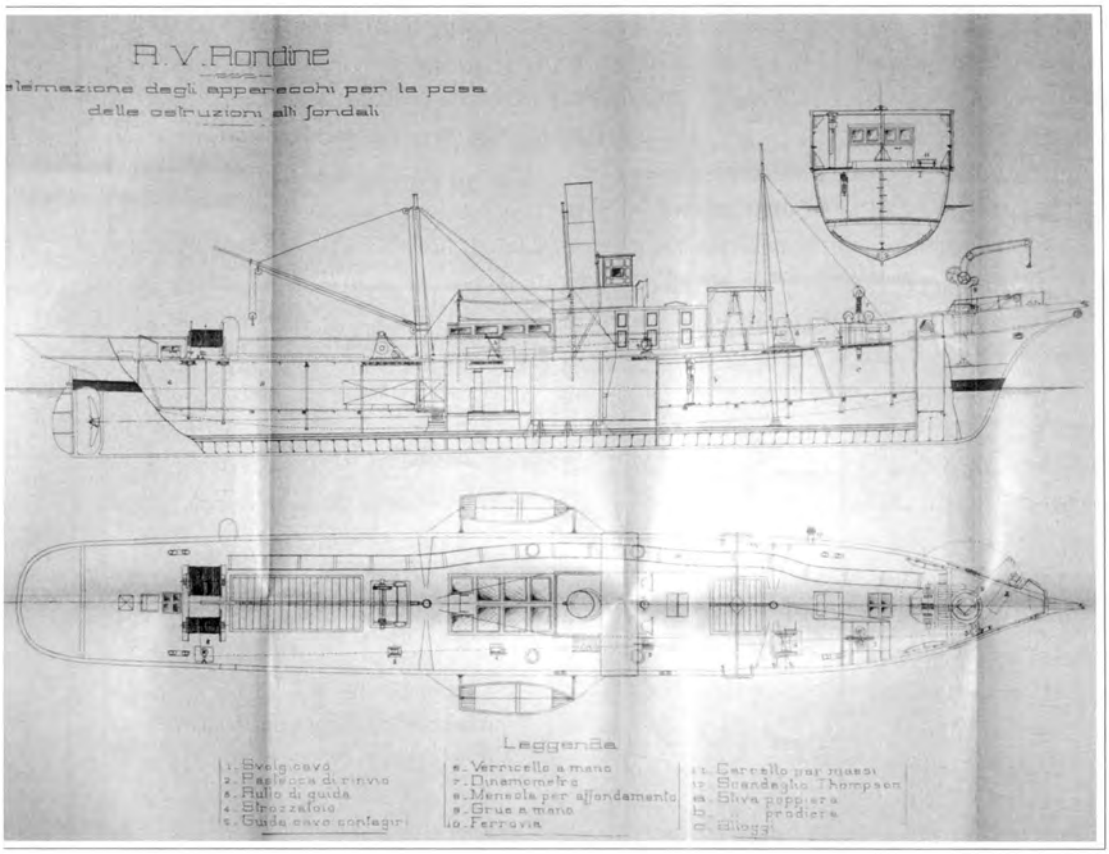
- le modalità logistiche dell'impiego delle unità navali britanniche;
- le richieste di forniture necessarie per il completamento dello sbarramento;
- la richiesta di suddivisione delle spese e delle forniture fra le potenze alleate.

Agli inizi di aprile furono condotte numerose operazioni per la preparazione della posa dello sbarramento fisso, in particolare, gli scandagliamenti per l'allocazione dei basamenti e la segnalazione delle varie posizioni. A questa attività parteciparono la torpediniera PN 37 e il rimorchiatore-dragamine RD 7.(61) La posa iniziò il 23 aprile, e le operazioni furono affidate ad alcuni pontoni, successivamente sostituiti da unità appositamente attrezzate, in particolare, i rimorchiatori italiani *Rondine* (d'altura) e *Pelago*, e i mezzi francesi *Damier* e *Caille*, mentre il trasporto del materiale fu opera del rimorchiatore d'altura *Gagliardo* e della nave trasporto *Bengasi*. Due rimorchiatori, tre rimorchiatori-dragamine e il panfilo *Aurora*, sede dell'ufficiale preposto ai lavori, completavano questo gruppo di unità, che era protetto da ML britannici e aeromobili italiani. I lavori procedettero abbastanza speditamente, tanto che, ai primi di aprile, erano già posati 1,6 km di sbarramento, e ai primi di giugno, 6 km.

---

(60) Si trattava delle reti per alti fondali del tipo italo-francese.

(61) I rimorchiatori-dragamine, sigla *RD*, erano unità costruite in base a un programma specifico, attuato nel periodo 1916-1926. Fondamentalmente dragamine, avevano anche caratteristiche proprie dei rimorchiatori d'altura.



Il rimorchiatore d'altura *Rondine*, appositamente attrezzato per l'esecuzione delle operazioni di posa dell'ostruzione retale fissa. AUSMM, *RB*, b. 2400.

Contemporaneamente alla posa delle reti, si doveva procedere con il posizionamento delle mine da fondo vicino ad Otranto, ma queste operazioni subirono un ritardo per il mancato arrivo delle mine britanniche.(62) Le mine destinate erano del tipo "Service", e per la posa di queste era stato preventivato l'impiego di un'unità posamine del Regno Unito.(63) Fu presa la decisione di utilizzare mine italiane e, di conseguenza, fu necessario approntare l'incrociatore protetto *Etruria* con altre sistemazioni, atte

(62) La nave che trasportava le mine destinate allo sbarramento, la *Lady Cory Wright*, fu silurata ai primi di aprile.

(63) Si trattava del posamine *Biarritz*.

alla posa delle mine italiane, così come attrezzare alcuni esploratori della classe "Poerio" per la posa dei campi di mine lungo le coste albanesi. Nel frattempo, a operare nel campo vicino ad Otranto fu mandato l'incrociatore protetto *Puglia*. Un altro ritardo fu conseguenza della necessità di riprogrammare i campi minati, dopo che alcune esplosioni durante la posa avevano consigliato di aumentare lo spazio fra gli ordigni.

Contemporaneamente era in atto lo sbarramento mobile che, ancorché non tutte le unità richieste dalla commissione speciale durante la prima riunione fossero arrivate (e alcune mai arrivarono), ai primi di maggio era così articolato:

ore diurne:

- crociera di 8 cacciatorpediniere nella zona compresa fra i paralleli di Santa Maria di Leuca e Secca Marittima;
- posizionamento di una linea di 4 drifter armati con reti esplosive (ciascuna di 1200 m) sulla congiungente Santa Maria di Leuca-Isola Fano, posizionata da ovest verso est nei giorni pari e da est verso ovest nei giorni dispari. Di notte i drifter sostavano a Corfù o a Castro;
- posizionamento di un'ulteriore linea di drifter, dotati di idrofoni, sulla stessa congiungente Santa Maria di Leuca-Isola Fano;
- pattugliamento dell'area da parte di velivoli di base a Valona, Brindisi e Otranto.

ore notturne:

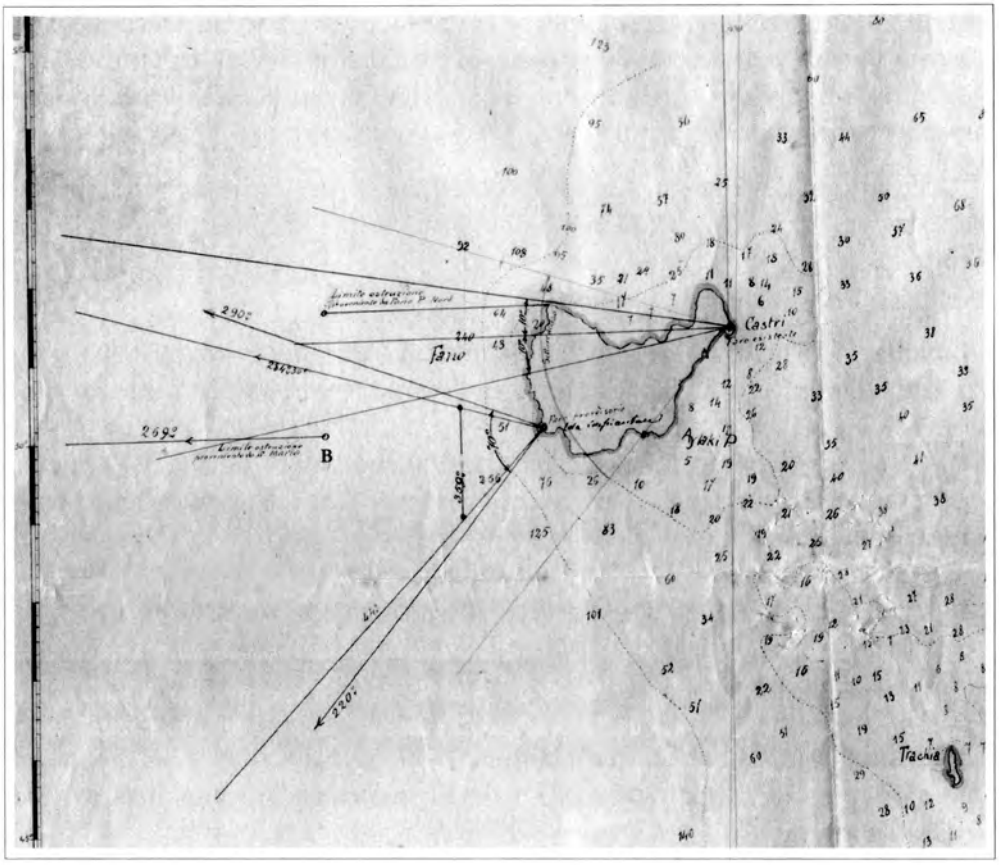
- pattugliamento di ML nelle vicinanze di Otranto;
- posizionamento di una linea di drifter, con reti armate con mine "de Quillacq", dal centro del Canale verso Corfù.

Con il passare del tempo le unità assegnate aumentarono comunque, e a queste si aggiunsero anche alcuni *subchaser* statunitensi,(64) tanto che lo sbarramento mobile durante il mese di giugno fu incrementato delle seguenti unità:

- a sud delle linee di sbarramento, quattro squadriglie di drifter con idrofoni, posizionate su due linee sfalsate;
- sempre a sud, due squadriglie di quattro trawler ciascuna, in pattugliamento in piccole aree, altri drifter, due cacciatorpediniere, e sloop con pallone "draken";

---

(64) I *subchaser* erano piccole unità con scafo in legno lunghe 35 m, realizzate negli Stati Uniti per la caccia ai sommergibili, nel periodo 1917-1919. Dotati di due motori da 220 hp ciascuno, potevano raggiungere la velocità di 17 nodi. Armati con un cannone da 3 pollici, avevano 26 persone di equipaggio.



Individuazione della "porta" di passaggio per unità maggiori, tra l'isola di Fano (faro provvisorio) e l'ostruzione fissa (punto B). AUSMM, *RB*, b. 693.

- nella fascia compresa fra i paralleli 40° 45′ N e 40° 15′ N, ridotta nelle ore notturne fra i paralleli 40° 25′ N e 40° 18′ N, pattugliavano dai 6 ai 10 cacciatorpediniere e 1 o 2 sloop con pallone "draken".

Nella citata opera *La Marina Italiana nella grande guerra*, è riportato che nel periodo 15 maggio-15 giugno 1918 le "forze sullo sbarramento mobile di Otranto, sotto comando inglese, secondo il Newholt, oscillarono variamente". In particolare:

- al 15 maggio: 27 cacciatorpediniere britanniche e francesi, 15 sommergibili britannici e francesi, 40 ML britannici, 102 drifters, 18 trawlers con idrofoni, 18 trawlers senza idrofoni, una vedetta con pallone draken, uno yacht (sede comando);

- al 15 giugno: 31 cacciatorpediniere britanniche e francesi, 15 sommergibili britannici e francesi, 30 subchaser americani, 40 ML britannici, 109 drifters, 18 trawlers con idrofoni, 20 trawlers senza idrofoni, una vedetta con pallone draken, uno yacht (sede comando).

Gli autori rilevano giustamente "come ... si prescinde nei racconti alleati dai nostri sommergibili e si includono tutti i sommergibili inglesi e francesi, mentre la maggior parte di questi operava al nord dello sbarramento sotto la nostra direzione".

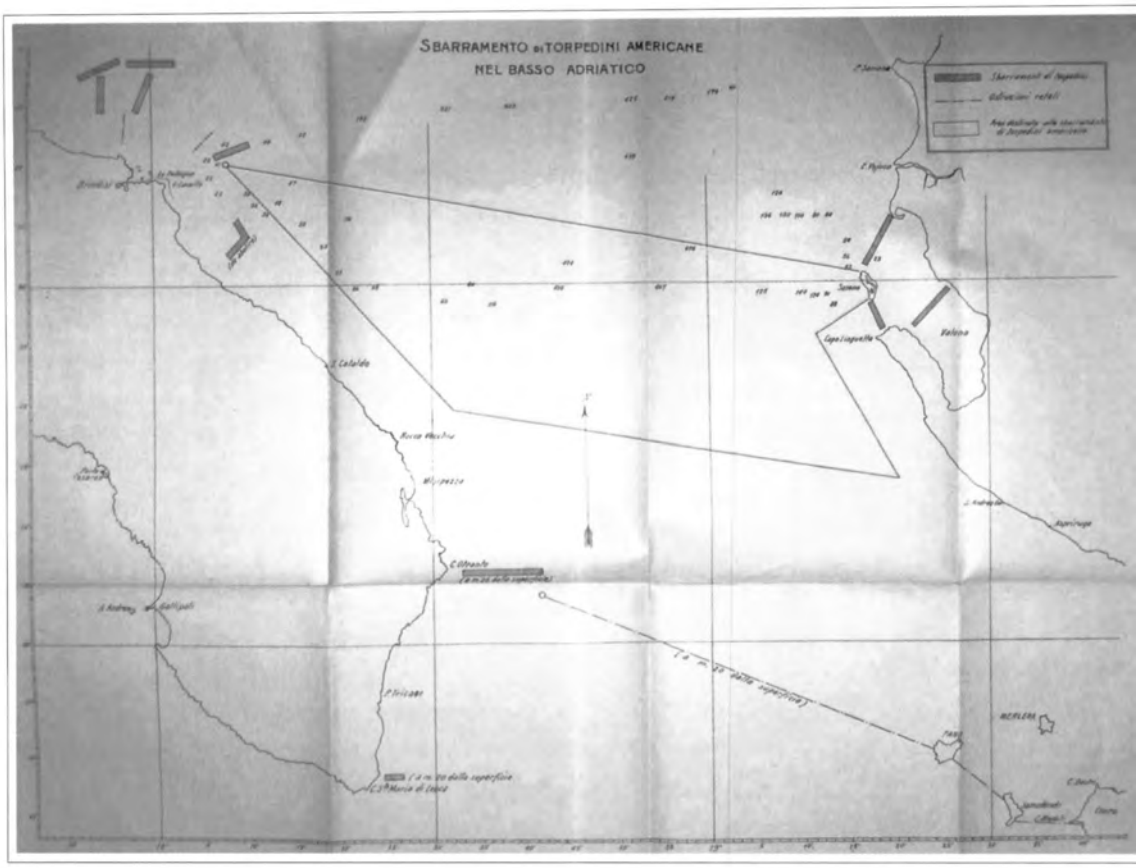
Nella IV Sessione del consiglio navale alleato di Malta (1918) fu stabilito di mettere a disposizione del comandante delle forze britanniche:
- 40 cacciatorpediniere britannici, di cui 6 australiani, 6 del Regno Unito e 28 sottratti al servizio di convogliamento e di pattugliamento delle rotte;
- 12 cacciatorpediniere francesi;
- 8 cannoniere;
- 48 trawler di cui 18 già in Adriatico, 18 provenienti dalla Gran Bretagna e 12 distolti da servizio convogli;
- 76 pescherecci;
- 36 ML britannici;
- una flottiglia di subchaser statunitensi;
- 20 sommergibili alleati, destinati a un a un servizio di vigilanza a nord dello sbarramento.

Per l'esplorazione furono messi a disposizione anche gli idrovolanti delle stazioni italiane di Varano, Valona, Brindisi e Otranto, della stazione britannica di Otranto e di quella francese di Corfù.

Nella stessa sessione fu anche deciso che lo sbarramento fisso dovesse essere rinforzato con numerose linee di mine americane, che potevano essere regolate da 3 a 85 m dalla superficie del mare, vicino alle reti posizionate su fondali inferiori a 360 m. Per fondali maggiori, si sarebbe steso un secondo ordine di mine con reti posizionate a una profondità compresa fra i 50 e i 100 m.(65)

---

(65) Si pensò anche di utilizzare, per fondali superiori a 914 m (500 braccia), e qualora i relativi esperimenti di ancoraggio in corso negli Stati Uniti avessero dato esito positivo, un tappeto di circa 40 000 mine americane per chiudere definitivamente il passaggio nel Canale. Quest'ultimo progetto non andò avanti per la fine della guerra.



Uno dei vari studi per la posa di un campo di mine statunitensi, da stendere a nord dello sbarramento fisso. AUSMM, *RB*, b. 453.

Il Thomazi così scrisse:

Il piano si estendeva a tutto lo specchio d'acqua fra il parallelo del golfo di Cattaro e quello di Corfù: veniva prima di tutto la zona di stretta vigilanza riservata ai sommergibili alleati, quindi la linea di crociera permanente dei cacciatorpediniere; seguivano sette linee di vigilanza tenute da caccia torpediniere e da unità di sorveglianza di varia specie, provvedute di idrofoni e che comprendevano quattro gruppi di cannoniere che rimorchiavano palloni drago. Completavano il sistema idrofoni fissi presso le due sponde dello stretto ed un campo minato di 2000 torpedini americane. Il funzionamento del sistema come era veduto dai britannici, venne

descritto dall'ammiraglio Ratyè, delegato francese alla conferenza di Roma, nel modo seguente: "Il sommergibile uscito dal Golfo di Cattaro, che sia riuscito a sfuggire i nostri sommergibili che mantengono un agguato permanente dinanzi ad esso, sarà avvistato o sentito dai cacciatorpediniere della prima linea di vigilanza e costretto ad immergersi. Da quell'istante in poi le diverse linee di vigilanza si manterranno in stretto contatto; i cacciatorpediniere, pescherecci, trawler con le loro reti inseguiranno il nemico guidati dal rumore dei suoi motori; ne accerteranno la posizione, si metteranno alle sue calcagna, e lo costringeranno a restar immerso, a una profondità di 150 metri sott'acqua ove occorra, fino a che esso abbia esaurito tutta la sua energia elettrica e sia costretto ad emergere. Il sommergibile verrà allora distrutto".(66)

Il Sokol, riguardo l'attività svolta dalle forze degli imperi centrali nei confronti dello sbarramento del Canale d'Otranto nel periodo fra il maggio 1916 e la fine della guerra, così si è espresso: "Spettava naturalmente al Comando supremo della flotta austro-ungarica il compito di facilitare il passaggio dei propri sommergibili e di quelli tedeschi attraverso il Canale d'Otranto. A questo fine le flottiglie austro-ungariche sebbene di autonomia e di armamento appena sufficiente per un tal compito tentarono più volte incursioni intese a far allentare la protezione dello sbarramento".(67)

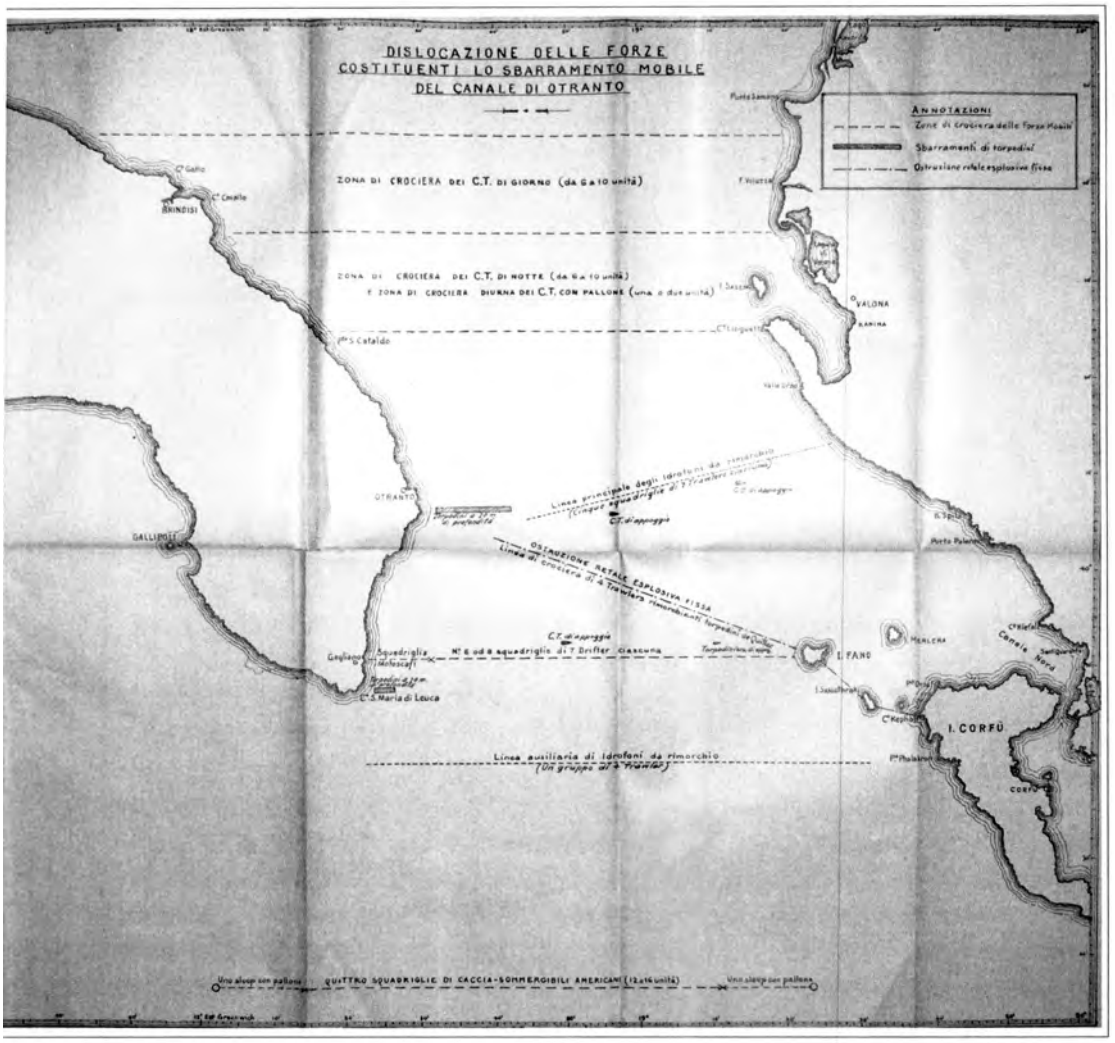
Fra queste incursioni (vedi tabella 1), la maggior parte delle quali non raggiunse lo scopo, ricordiamo quella dell'8-9 luglio 1916 compiuta dall'incrociatore *Novara* e tre motosiluranti, la cui conseguenza fu l'affondamento di tre drifter e il danneggiamento di altri due,(68) e quella avvenuta dal 22 al 23 aprile del 1918 durante la quale le unità austriache *Csepel*, *Triglav*, *Uzsok*, *Dukla* e *Lika* vennero a contatto con i caccia britannici *Hornet* e *Jackal*, che subirono alcuni danni e registrarono alcuni morti. Di maggior efficacia fu l'incursione su accennata del 14-15 maggio 1917 con la distruzione di 14 drifter britannici.

---

(66) A. Thomazi, *op. cit.*, p. 182.

(67) H. Sokol, *op. cit.*, vol. IV, p. 107.

(68) L'azione pianificata era combinata: oltre a quella di superficie, fu posizionato il sommergibile *U 17* davanti a Brindisi, che il 10 silurò e affondò il cacciatorpediniere *Impetuoso*.



Estate 1918. Dislocazione delle forze per lo sbarramento del Canale d'Otranto. AUSMM, *RB*, b. 453.

Un'ultima incursione da menzionare, dalle conseguenze disastrose per la flotta austro-ungarica, fu quella effettuata a giugno 1918: il nuovo comandante in capo della flotta austro-ungarica, ammiraglio Nicolò Horthy de Nagybánya, decise di mettere in mare un forte gruppo di unità veloci per facilitare il passaggio dei sommergibili da e per l'Adriatico, e contemporaneamente colpire la stazione degli idrovolanti di Otranto. Al termine dell'azione le forze si sarebbero dovute riunire a

un gruppo di navi maggiori. Quel che ne scaturì fu l'affondamento della corazzata *Szent István* nella famosa azione di Premuda.(69)

Tabella 1. Incursioni della Marina austro-ungarica contro lo sbarramento del Canale d'Otranto

Data	Unità austro-ungariche	Esito
	1915	
18-19 febbraio	- incrociatore *Helgoland* - caccia *Tátra*, *Balaton*, *Csepel*, *Orjen*, *Lika*, *Triglav* - motosiluranti *75T*, *76T*, *56T*	nessun contatto
10-11 aprile	- incrociatore *Helgoland* - caccia *Tátra*, *Balaton*, *Csepel*, *Orjen*, *Lika*, *Triglav*	nessun contatto
22-23 novembre	- incrociatori *Helgoland*, *Saida* - caccia *Tátra*, *Balaton*, *Csepel*, *Orjen*, *Lika*, *Triglav*	affondamento dello schooner italiano *Gallinara*
5- 6 dicembre	- incrociatori *Helgoland*, *Saida* - caccia *Tátra*, *Balaton*, *Csepel*, *Orjen*, *Lika*, *Triglav*	nessun contatto
30-31 dicembre	- incrociatore *Helgoland* - caccia *Tátra*, *Balaton*, *Csepel*, *Lika*, *Triglav*	- affondamento del smg. francese *Monge*; - affondamento per mine del *Triglav* e del *Lika*; - l'*Helgoland* è inseguito dal *Dartmouth* e dal *Quarto*, ma riesce a scappare.

(69) Per i particolari dell'azione si rimanda all'articolo di E. Ferrante, "Le operazioni navali. 1915-1918", pubblicato sul *Bollettino d'Archivio* di giugno 2008.

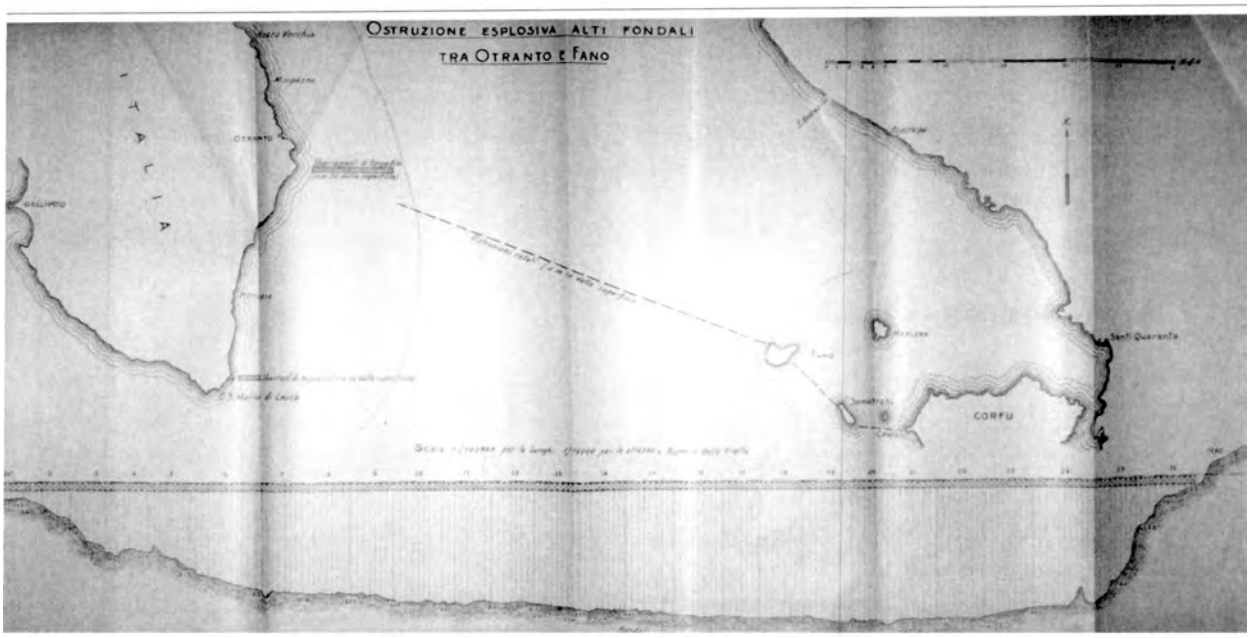
1916		
3 aprile	- incrociatore *Novara* - motosilurante *79T* - sommergibili *U 5* e *U 6*	nessun contatto
31 maggio -1° giugno	- caccia *Orjen*, *Balaton* - motosiluranti *77T*, *79T*, *81T*	affondamento del drifter *Beneficient*
4-5 luglio	- incrociatore *Helgoland* - caccia *Tátra*, *Balaton*, *Orjen* - motosiluranti *83F*, *85F*, *87F*	nessun contatto
8-9 luglio	- incrociatore *Novara* - motosiluranti *73F*, *54T*, *87F*	affondamento dei drifter *Astrum*, *Spei e Clavis*
30-31 luglio	- motosiluranti *83F*, *85F*, *87F*, *88F* (con incrociatore *Novara* in supporto)	nessun contatto
26-27 settembre	- caccia *Wildfang*, *Huszár*, *Warsdiner*, *Turul*	nessun contatto
4- 5 ottobre	- motosiluranti *87F*, *99M*, *100M*	nessun contatto
28-29 novembre	- motosiluranti *82F*, *86F*, *89F*, *90F*, *91F*	nessun contatto
22-23 dicembre	- caccia *Scharfschuetze*, *Reka*, *Dinara*, *Velebit*	nessun contatto
1917		
11-12 marzo	- caccia *Csepel*, *Orjen*, *Tátra*, *Balaton*	nessun contatto
21- 22 aprile	- motosiluranti *84F*, *92F*, *94F*, *100M*	affondamento vapore *Japigia*
22-23 aprile	- caccia *Uskoke*, *Streiter*, *Warasdiner*, *Reka*	nessun contatto
25 aprile	- caccia *Csepel*, *Tátra*, *Balaton*	nessun contatto

1917		
5-6 maggio	- caccia *Csepel*, *Tátra*, *Balaton*	nessun contatto
14-15 maggio	- incrociatori *Novara*, *Helgoland*, *Saida* - sommergibili *U 27*, *U 4*, *UC 25*	- affondamento 14 trawler - a seguire la Battaglia dello Stretto
20-21 settembre	- caccia *Tátra*, *Balaton*, *Csepel*, *Orjen*	nessun contatto
18-19 ottobre	- incrociatore *Helgoland* - caccia *Tátra*, *Csepel*, *Triglav*,* *Lika**	nessun contatto
12 novembre	- incrociatore *Novara* - motosiluranti *85F*, *88F*, *96F*	sortita interrotta per il cattivo tempo
13-14 dicembre	- caccia *Tátra*, *Balaton*, *Csepel*	breve scontro a fuoco con 4 caccia nemici
1918		
22-23 aprile	- caccia *Csepel*, *Uzsok*, *Dukla*, *Lika*, *Triglav*	breve scontro a fuoco con i caccia britannici *Jackal* e *Hornet*

* Si tratta di due nuove unità ribattezzate con il nome di quelle affondate durante l'incursione del 30-31 dicembre 1915.

Il 3 agosto il sommergibile *U 84* (*UB 53* tedesco) andò a finire nelle reti fisse e affondò per i danni subiti dallo scoppio di due mine dello sbarramento retale. Questo affondamento fu molto apprezzato in ambito alleato e in particolare dall'Ammiragliato britannico.(70)

(70) L'Ammiragliato britannico così scrisse al capo di stato maggiore della Marina: "The board of Admiralty very heartily congratulate you and all officers concerned the first brilliant success achieved by your net barrage, also to captain Piazza, the officer who designed it and pursued its installation with such determination. Board of Admiralty wishes those responsible for the device all success in the future".



Disegno dello sbarramento offensivo ancorato italo-francese, completato il 30 settembre 1918. AUSMM, *RB*, b. 453.

La posa dello sbarramento fisso fu quasi interrotta nel periodo 11 agosto-11 settembre a causa della mancanza del materiale. Nello stesso periodo, numerose furono le azioni effettuate contro sommergibili nemici nelle zone degli sbarramenti mobili.

Il 30 settembre, dopo 141 giorni di lavoro effettivo, fu portata a termine la sistemazione dello sbarramento fisso.

Il capitano di fregata Luigi Castagna riportò nella sua relazione del 19 agosto 1925,(71) redatta in qualità di capo dell'Ufficio Storico della Marina, che, nel periodo di efficienza dello sbarramento (aprile-novembre 1918), i principali avvenimenti furono:

- avvistamenti o scoperte di sommergibili 227
- attacchi eseguiti 86
- attacchi dall'esito incerto 69
- sommergibili probabilmente danneggiati 24

(71) L. Castagna, "Contributo dato dalla Marina inglese all'Italia durante la guerra 1915-1918", AUSMM, *RB*, b. 497/3.

- sommergibili probabilmente affondati 12
- sommergibili sicuramente affondati 8

Il numero dei mezzi subacquei nemici affondati non corrisponde però, con il numero di quelli riportati nelle liste dei sommergibili persi nel Canale d'Otranto, compilate dopo la guerra da vari autori, e che si riassumono nella tabella 2.

Attività post-bellica

Dopo l'armistizio, fu nominata una commissione composta da ufficiali italiani, francesi e britannici, allo scopo di stabilire le attività da effettuare per l'eliminazione dell'ostruzione fissa. A Brindisi, i delegati proposero le seguenti conclusioni:
- distruzione dello sbarramento fra le isole di Fano, Samotracia e Corfù, a cura della Francia;
- distruzione di tre miglia di ostruzioni in prossimità delle opposte sponde, a cura d'Italia e Francia;
- rinuncia al recupero del restante sbarramento.

Tabella 2. Sommergibili degli Imperi centrali affondati nel Canale d'Otranto

SMG.	DATA	POSIZIONE	CAUSA
U 6	13.05.1916	Canale d'Otranto	Rete dello sbarramento
U 16	17.10.1916	40° 08′ N 019° 30′ E	Speronamento da parte dell'unità di scorta *Bormida*
UB 44	30.07.1916	Canale d'Otranto	Impigliato nella rete di un drifter
U 23	21.02.1918	Canale d'Otranto	Siluramento da parte della torpediniera *Airone*
UB 52	25.05.1918	Canale d'Otranto	Siluramento da parte del smg. britannico *H-4*
UB 53	03.08.1918	39° 58′ N 019° 01′ E	Danneggiato da mine dello sbarramento, e poi affondato dall'equipaggio
A questi dovrebbe essere aggiunto l'*U 30*, disperso senza traccia, probabilmente, nel Canale d'Otranto in data 01.04.1917.			

La rinuncia fu presa in considerazione del fatto che il valore del materiale ricuperabile della grande ostruzione Otranto-Isola Fano poteva aggirarsi sulle 131 000 Lit, mentre il valore del combustibile che avrebbero consumato le 4 unità da destinarsi al recupero, per un impiego previsto di 4 mesi, sarebbe stato di 480 000 lire.(72)

In effetti, furono eliminati gli sbarramenti fra le isole di Fano, Samotracia e Corfù, e, solo per un tratto di 2 miglia dall'isola di Fano, fra questa e Otranto, decidendone l'abbandono in considerazione dell'enorme spesa da sostenere, "... lasciando che col tempo affondasse ...".(73)

Nella primavera-estate del 1921 furono effettuate due missioni specifiche per controllare se lo sbarramento retale fisso Isola Fano-Otranto fosse ancora a posto. Alla prima missione parteciparono le unità della prima flottiglia dragamine, e alla seconda i dragamine *Nembo*, *Terracina*, *Portofino* e il rimorchiatore *RD 70*.

La ricerca fu effettuata con le unità in linea di fronte, che procedevano a 500 m di distanza fra loro con rotte perpendicolari alla linea dell'ostruzione. Ciascuna unità aveva filato a poppa un cavo di 300 m, alla cui estremità c'era un galleggiante da dragaggio; al cavo erano assicurati penzoli di 50 m, ciascuno con due rampini, uno messo alla profondità di 35 m e l'altro a 50 m.

I rampini non incocciarono mai lo sbarramento, e così ai primi di agosto del 1921 fu possibile dichiarare che era "da ritenersi che l'ostruzione retale sia affondata e pertanto la zona I (Otranto-Isola Fano) ... può considerarsi libera per la navigazione".(74)

Conclusioni

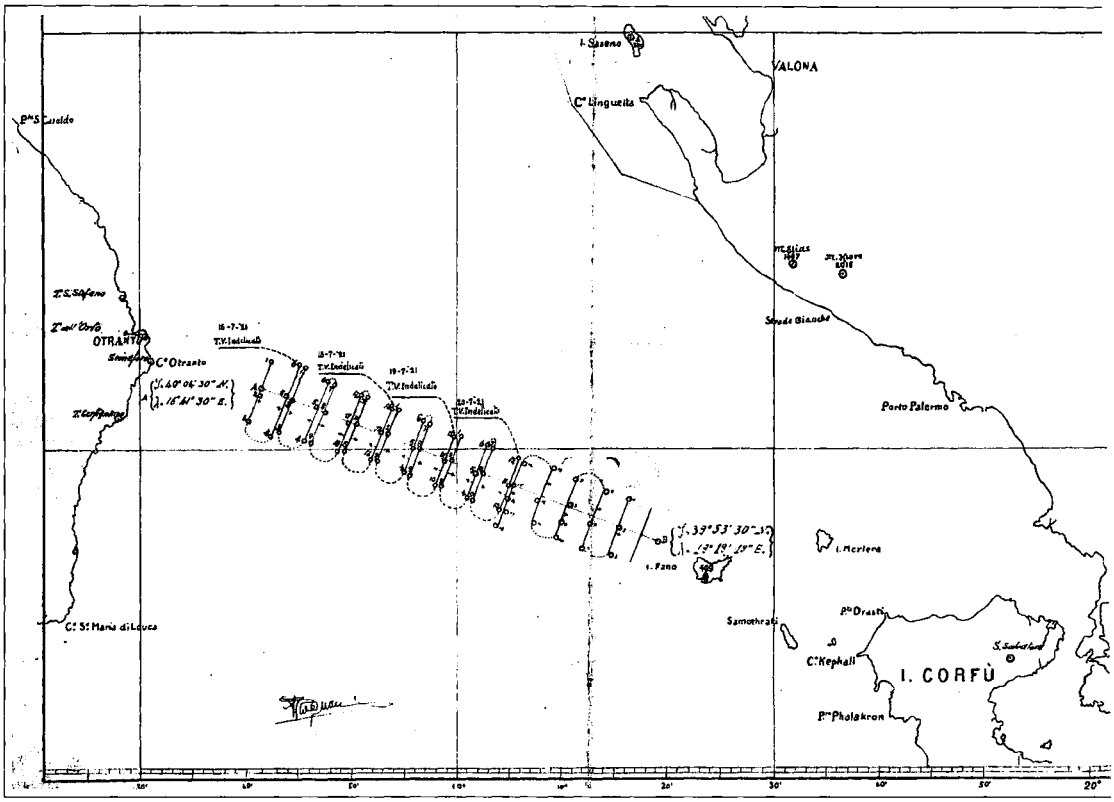
Ancora oggi molti pensano che l'impresa – invero lunga e con un rapporto costo/efficacia apparentemente fra i meno buoni della guerra navale in Adriatico durante il primo conflitto mondiale – sia stata un

---

(72) *Cronistoria documentata* ..., cit.

(73) Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina, Reparto Dragaggio, dp. 238 del 29 febbraio 1921.

(74) Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina, Reparto Dragaggio, con il Bollettino di Dragaggio n. 57, 5 agosto 1921.



Estate 1921. Grafico delle rotte effettuate dai dragamine *Nembo, Terracina, Portofino* e dal rimorchiatore *RD 70* per controllare se l'ostruzione retale fosse ancora a posto. AUSMM, *RB*, b. 497.

dispendio enorme di energie, risorse e tempo. Altri si sono espressi in modo contrario: "Tuttavia il passaggio del Canale d'Otranto, col progredire dello sbarramento, divenne arduo per i sommergibili avversari, produsse perdite e diminuì l'intensità della guerra al traffico nel Mediterraneo".(75) Forse hanno ragione i primi, ma non è possibile sapere se le altre soluzioni avrebbero sortito un effetto migliore o peggiore, in termini di risultati e di costi. Non si possono quantificare gli attraversamenti che non si sono avuti per il timore di finire nelle reti, non si

(75) R. Bernotti, *La guerra marittima (Studio critico sull'impiego dei mezzi nella guerra mondiale)*, vol. I, Firenze, Carpigiani & Zipoli, 1923, p. 208.

può sapere quanto naviglio in più sarebbe stato affondato con mezzi navali e sommergibili liberi di traversare la porta che conduce alle loro basi; e, infine, ci sarebbe stata Premuda?

Si è comunque d'accordo che "pur non essendosi ancora raggiunto l'ideale di un perfetto imbottigliamento dei sommergibili nell'Adriatico ... l'opera compiuta appare veramente notevole ed è titolo di grande merito delle Marine alleate e della nostra, che precipuamente vi contribuì con lo studio e con l'opera, l'avere affrontato e risolto con geniale soluzione un problema il quale a priori presentava difficoltà tecnicamente insormontabili".(76)

(76) Cronistoria documentata ..., cit., p. 4.

Appendice 1. I drifter

I DRIFTER

Tipi e caratteristiche

I *drifter* erano pescherecci a vapore di 22 m, la maggior parte provenienti dai porti scozzesi, e normalmente adibiti alla pesca delle aringhe.

La tecnica più usata per tale pesca consisteva nello stare fermo, ormeggiato di prora alla rete, lasciandosi andare alla deriva, e in questo aiutato da una randa da armarsi sull'unico albero, poppiero, in dotazione. Da questa attitudine ne deriva il nome: *to drift*, infatti, in inglese significa "andare alla deriva".

I *trawler* erano pescherecci a vapore che si differenziavano dai drifter principalmente per l'armamento e il tipo di pesca. Invece di un albero ne avevano due, e il loro metodo di pesca era quello a strascico (da qui il nome, *trawl*, che in inglese ha il significato di "rete a strascico").

Gli *chalutier* erano piccole unità da pesca che provenivano dai porti del Mare del Nord della Francia. Questi pescherecci erano adibiti alla pesca a strascico (da qui il nome *chalut*, che in francese indica la "sciabica"). Dal loro arrivo a Taranto (maggio 1915), operarono sempre sotto bandiera italiana, pur restando proprietà della nazione transalpina. I costi di manutenzione e funzionamento furono a carico dell'Italia.(77)

Le caratteristiche di tutti questi pescherecci, che chiameremo genericamente drifter, erano molto simili. Si trattava di pescherecci di tonnellaggio variabile fra le 100 e le 180 t, e costruiti in legno o in fer-

(77) AUSMM, *RB*, b. 356/2. Promemoria per l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore, inviato dall'addetto navale a Parigi, in data 11 maggio 1915.

Sopra: Drifter a secco sulle slitte dell'arsenale militare di Taranto. (Archivio Mostra Storica Marinarsen Taranto)
Sotto: Trawler britannici durante il periodo di permanenza in porto. Questi pescherecci si distinguevano dai drifter per l'albero in più e per il tipo di pesca praticato. (Archivio Autore)

ro, con un pescaggio poppiero (12-13 piedi) molto maggiore di quello prodiero. Erano unità che rollavano molto, senza però imbarcare acqua in coperta. Dotati di motore a vapore, alimentati da caldaie a carbone, avevano un'autonomia di 1500-2000 miglia a una velocità di 6-8 nodi.

L'equipaggio era composto da 11 persone, compreso lo skipper, tutte della Royal Navy Reserve, nel senso che erano state iscritte nelle liste della riserva della forza armata al momento della requisizione del peschereccio, ma, in effetti, si trattava di pescatori che presto dovettero convertirsi in marinai da guerra e lo fecero con ottimi risultati. L'addestramento del personale assegnato alle armi fu fatto in Italia, così come l'addestramento degli skipper e dei nostromi alle segnalazioni a bandiera.

Reti in dotazione

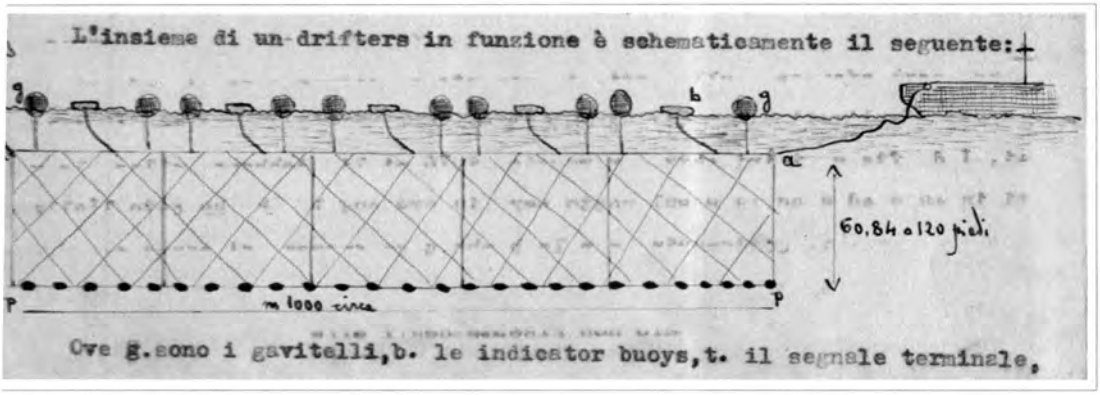
Per l'effettuazione dello sbarramento mobile nel Canale d'Otranto, erano stati dotati di una rete indicatrice costituita generalmente da 10 elementi da 100 yard ciascuna o da 4 elementi di 250.

Le dimensioni in altezza erano di tre tipi: una da 60 ft, la media da 84 ft e la più grande da 120 ft.

Uno spezzone era formato da quattro ralinghe di cavo d'acciaio robusto, utilizzato per i lati, fra i quali venivano intelaiate le varie maglie, grandi circa 4 m^2, costruite con un cavo d'acciaio molto sottile. Le reti erano mantenute verticali a mezzo di grosse sfere di vetro vuote collegate alla ralinga superiore, il cui scopo era anche quello di tenere sollevata la rete, e da una serie di pesi posti lungo la ralinga inferiore (gratile).

Ciascun elemento aveva poi due gavitelli e una "barchetta indicatrice",(78) che galleggiavano, restando attaccati alla ralinga superiore da apposite cime. La lunghezza di queste cime determinava la quota della ralinga superiore. I gavitelli erano di tela impermeabile ed ermetica e gonfiati con aria immessa con una pompa da bicicletta. La barchetta indicatrice serviva come sistema d'allarme: quando la rete veniva tirata, a causa

(78) Il termine originale, inglese, della barchetta indicatrice era *indicator buoy*, ma fu tradotto così in italiano per la sua forma, che assomigliava molto a una piccola barca.



Schizzo del complesso drifter-rete indicatrice. AUSMM, *RB*, b. 453.

di un sommergibile che si era impigliato nella rete, la cima di collegamento si svolgeva mantenendo la barchetta in superficie, mentre un'altra cima a un certo punto veniva strappata, aprendo dei fori attraverso i quali entrava l'acqua in una speciale alloggio della barchetta dove c'era del carburo di calcio che, al contatto con l'acqua di mare, si sarebbe acceso dando l'allarme. All'altro estremo della rete era posizionata un'asta di 5-6 m con bandiera, tenuta verticalmente da un galleggiante di sughero e da un contrappeso.

La rete veniva filata di poppa a una distanza di 200-500 m a mezzo di verricelli azionati da motori a vapore. Il drifter, con la randa armata e le macchine al minimo, teneva la rete distesa. Se il mare era molto mosso, la rete veniva assicurata alla prora del drifter.

A bordo c'era anche un'altra rete, più rapida da filare a mare per l'assenza delle bocce di vetro – sostituite da un galleggiante tubolare di tela riempito di kapok – che veniva usata per circondare il sommergibile già impigliato nella rete indicatrice. Dopo averla distesa (questa rete non era da rimorchio), il drifter si portava sopra il mezzo subacqueo per il lancio delle bombe.

Armamento

A prora era sistemato un cannone di piccolo calibro: in particolare, i primi 25 drifter furono armati con cannoni da 47/50 mm e gli altri con cannoni da 57/43 mm tipo 1887, prelevati principalmente dai depositi delle

Direzioni di Artiglieria ed Armamento di Taranto e Brindisi, e 24 dagli esploratori ausiliari della classe "Città siciliane".(79)

L'armamento aggiuntivo consisteva in una mina di profondità, quattro granate a mano e, talvolta, di una cruiser-mine.

Il complesso della mina di profondità era composto da due parti: il galleggiante e la carica. Il galleggiante poteva essere cilindrico, in metallo, o sferico, in kapok. Una volta gettata in acqua la mina, il galleggiante rimaneva in superficie, e la carica, collegata al galleggiante da due fili metallici distinti, iniziava a scendere verso il fondo. Svolto il primo filo di 6 ft, si sfilava lo spillo di sicurezza a cui era collegato, liberando il congegno d'armamento. Una volta svolto completamente anche l'altro cavo (36 ft), veniva liberato il sistema meccanico che tratteneva il percussore, il quale, cadendo violentemente, accendeva l'innesco di 2,5 lb di fulmicotone asciutto; l'esplosivo era contenuto in due camere sovrapposte di 16,25 lb di fulmicotone umido.

La *cruiser-mine* era una mina automatica britannica modificata, che al posto dell'ancora aveva un peso che assicurava la stabilità e la spinta negativa. Il congegno di accensione era fornito dal sistema idrostatico, che faceva esplodere le 250 lb di fulmicotone quando la mina arrivava a 11 m di profondità. Doveva essere lanciata con l'unità abbrivata, e al drifter, una volta liberata la mina dal supporto poppiero, era "prescritto che in quel momento la macchina sia messa a tutta forza".

Impiego

Al comando della flottiglia era posto un capitano di corvetta, coadiuvato da due ufficiali, tutti provenienti dalla Riserva, e un prete anglicano.

La base iniziale di queste unità fu Taranto. La base fu poi spostata a Brindisi per avvicinarla alla zona di operazioni, ma, successivamente, quando la fascia di pattugliamento fu spostata verso sud, fu riportata a Taranto, con base d'appoggio a Gallipoli.

Le unità furono distribuite inizialmente in cinque gruppi contraddistinti da una lettera dell'alfabeto. Ciascun gruppo era costituito, inizialmente, da otto drifter, di cui sette armati con rete e uno senza, con a bordo l'ufficiale responsabile del gruppo.

---

(79) Ministero Marina, Direzione Artiglieria ed Armamenti, dp. 23360 RR del 19 novembre 1915.

Segnalazioni

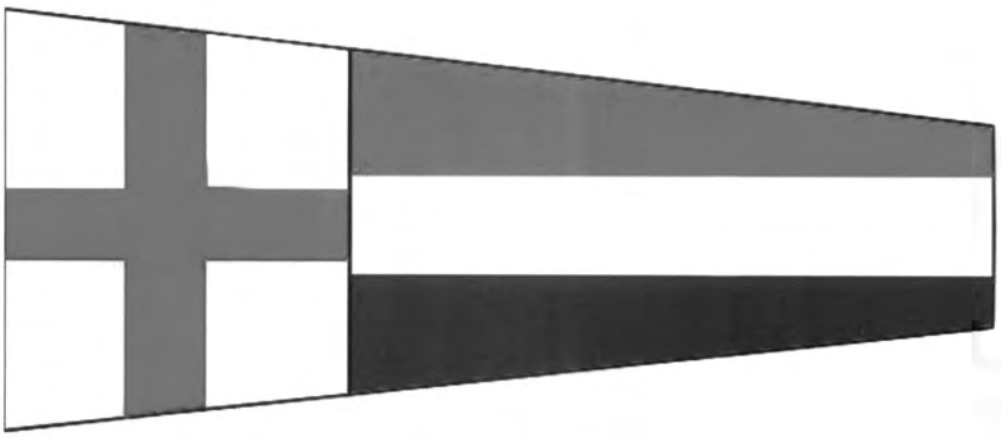
A riva, il drifter alzava due bandiere: superiormente la lettera del gruppo e, sotto, il pennello numerico, corrispondente al numero dell'unità all'interno del gruppo. Per contraddistinguere visivamente i gruppi, i fumaioli dei drifter furono colorati nel modo seguente:(80)

- gruppo A: blu
- gruppo B: rosso
- gruppo C: bianco
- gruppo D: giallo
- gruppo E: nero

Per farsi riconoscere di notte mostravano un fanale bianco (sopra) e uno rosso allineati, fino a quando non fu proibito l'uso delle luci.

Per comunicare con altre navi e con le stazioni costiere veniva impiegato il Codice Internazionale dei segnali. Nel caso di comunicazioni tra loro, erano impiegati segnali convenzionali (vedi tabella 3) tenendo a riva un apposito guidone.(81)

Inizialmente, i drifter effettuavano le varie comunicazioni solamente a bandiere. Nel 1916 furono istallate alcune stazioni radiotelegrafiche, in



Pennello distintivo speciale utilizzato dai drifter britannici per comunicare con i loro segnali convenzionali. (Disegno Autore)

(80) AUSMM, *RB*, b. 453/5, Net Drifters Command, fg. del 20 novembre 1915 al comandante la 2a Squadra navale.

(81) Comando in capo dell'Armata Navale, dp. 1354 R P del 13 ottobre 1915.

modo che il drifter dove risiedeva l'ufficiale in comando del gruppo in mare potesse dare le opportune segnalazioni.

Se veniva avvistato un sommergibile doveva essere acceso un segnale a fontana rosso; in caso fosse stato riconosciuto amico, doveva essere accesa una fontana verde.(82)

Successivamente,(83) fu stabilito che, oltre al segnale d'allarme, il drifter doveva emettere anche un fischio lungo seguito da uno breve, e alzare a riva una grande bandiera blu e al pennone un gagliardetto rosso e il pallone: i fischi dovevano proseguire e i segnali rimanere a riva, fino a che tutti i drifter nelle vicinanze avessero fatto gli stessi segnali, in segno di ricevuto.

Il Manfroni dice anche che "i drifter che ritenevano di avere affondato un sommergibile rientravano in porto sventolando una grande bandiera nera, detta 'Jolley Rogger' che veniva a costituire un simpatico motivo di emulazione atto ad alleviare la vita realmente faticosa dei pescatori scozzesi che costituivano gli equipaggi: se l'affondamento poteva essere provato in modo attendibile sia il Governo inglese che quello italiano concedevano un premio in denaro al fortunato battello".(84)

Tabella 3. Segnali speciali per i drifter

L	Pronti a mettere le reti a mare
M	Mettete le reti a mare
N	Mollate il rimorchio delle reti
O	Tesate le vostre reti
Q	Le reti sono imbrigliate
R	Un sottomarino è nelle reti
S	Dirigete controvento e riducete la tensione sulle reti
V	Recuperate le reti
W	Le reti sono in chiaro
Y	Sospendete il rimorchio delle reti

(82) AUSMM, *RB*, b. 453/5, Comando Net Drifters, Patrol Order n. 01, del settembre 1915.

(83) AUSMM, *RB*, b. 453/5, Comando Net Drifters, Patrol Order n. 03, dell'ottobre 1915.

(84) *La Marina italiana* ..., cit., vol. III, p. 293.

Appendice 2. Gli sbarramenti fissi

GLI SBARRAMENTI FISSI

Sbarramento fisso italiano

Lo studio di un tipo di ostruzione ancorata in alti fondali fu realizzato, su direttive del contrammiraglio Cerri, comandante il Dipartimento Marittimo di Taranto dal capitano di vascello Venceslao Piazza e dal capitano di fregata Luigi Navone, e presentato per la prima volta verso la fine del 1916.

Si trattava di un sistema di reti leggere, alte 50 m, che scendevano verso il fondo a partire da 8-10 m sotto il livello del mare. Le reti, ancorate sul fondo, erano sostenute superiormente da boe di sughero, ed erano tenute in tensione con l'ausilio di contrappesi, posizionati sul bordo superiore (ralinga), e di bocce di vetro, ancorate all'inferitura della rete. Le bocce avevano il compito di neutralizzare il peso della rete, evitando il formarsi della catenaria, consentendo alle boe di sviluppare tutta la loro spinta di galleggiamento.

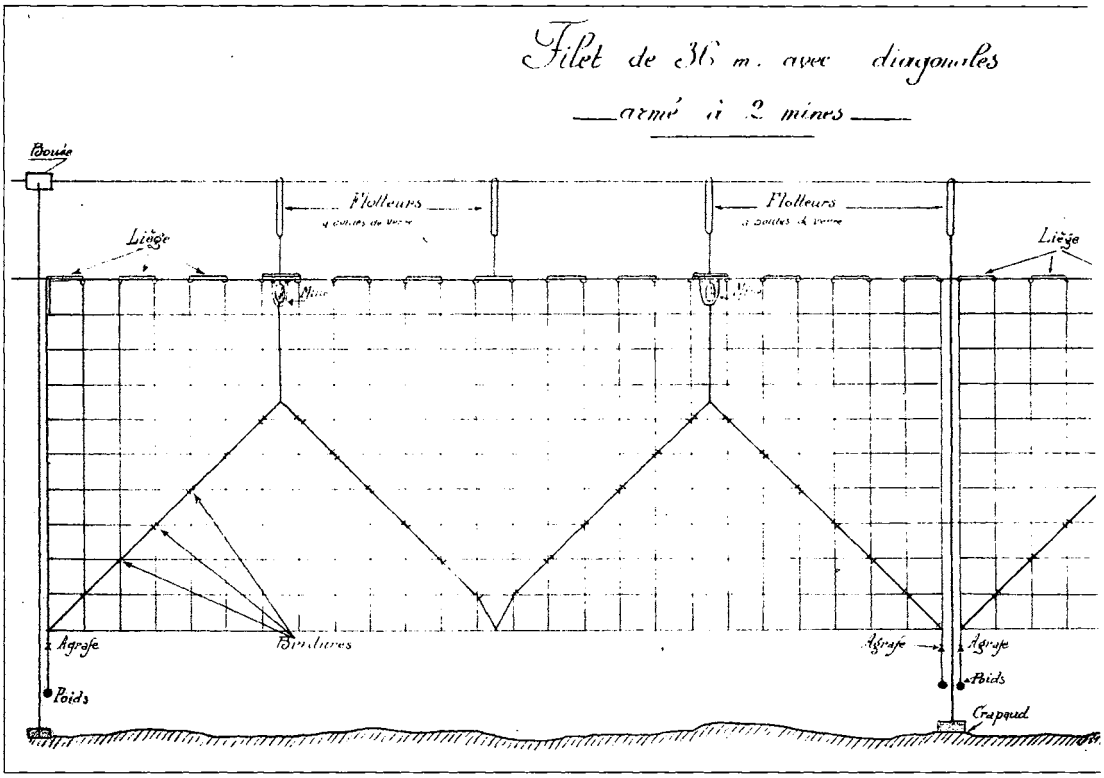
Successivamente, le boe di sughero, che con il tempo si sarebbero impregnate, aumentando di peso e riducendo, fino ad annullarla, la spinta di galleggiamento, furono sostituite da boe metalliche.

Inizialmente, questa ostruzione, sperimentata con esito positivo nel periodo febbraio-maggio 1917, aveva una funzione di contrasto passivo, non essendo dotata di armamento offensivo.

Sbarramento fisso francese

Contemporaneamente allo studio italiano, i francesi progettarono un altro tipo di ostruzione ancorata in alti fondali. Il sistema prese il nome dal suo autore, il comandante A. de Quillacq.

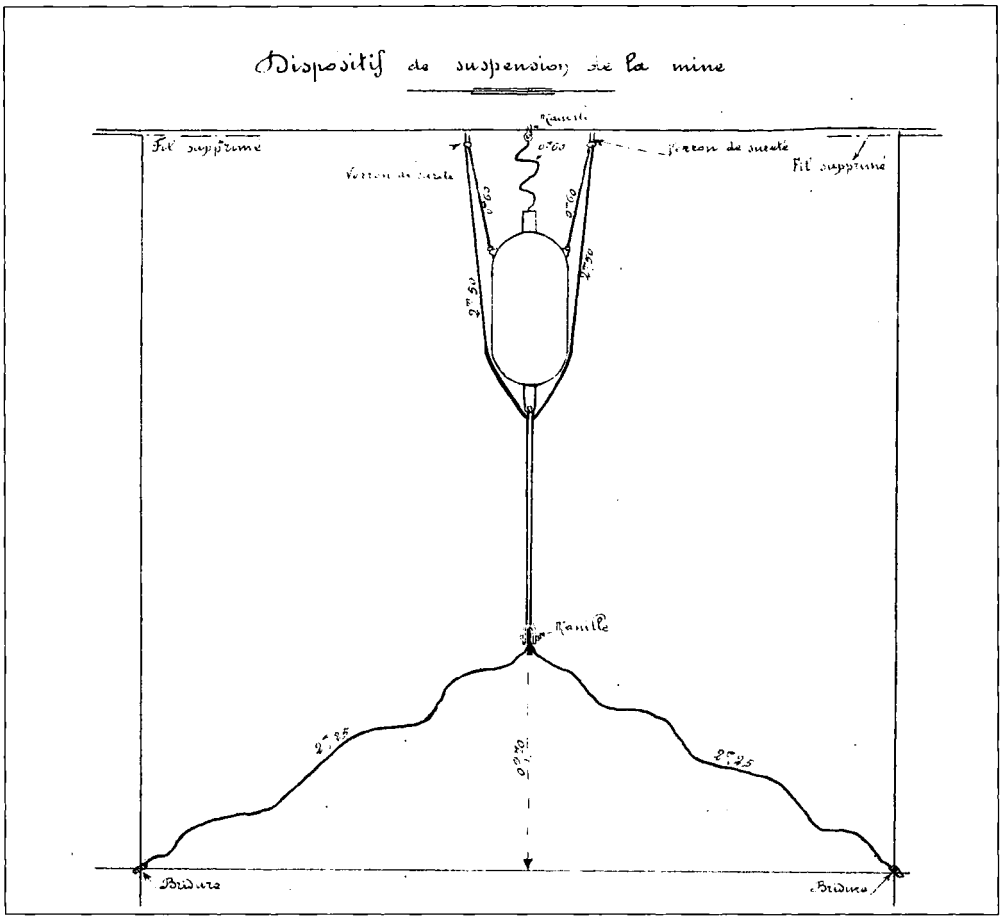
Il sistema era costituito da reti leggere ancorate in modo che la ralinga



Sistema di sbarramento offensivo fisso francese: particolare di uno spezzone da 36 m. AUSMM, *RB*, b. 693.

superiore stazionasse a 3-6 m dalla superficie. Il sistema di sostentamento della rete era fornito da galleggianti di superficie che, come lunghi esperimenti avevano dimostrato, non dovevano essere troppo grandi (al massimo avere un volume di 550 litri), in modo che il sistema delle reti potesse resistere agli effetti negativi del mare grosso.

Lungo il cavo superiore del sistema retale erano posizionate mine a spinta negativa, ideate dallo stesso de Quillacq. Queste mine, con carica di 35 kg di melanite, erano sensibili all'urto, e potevano detonare, anche, quando la cima d'innesco, agganciata sulla ralinga, veniva completamente svolta. Un sommergibile che trascinava via un pezzo di rete, staccandola dalla ralinga, causava lo svolgimento della cima che, al termine della sua lunghezza, veniva in forza e abilitava il sistema d'innesco, facendo esplodere l'arma.

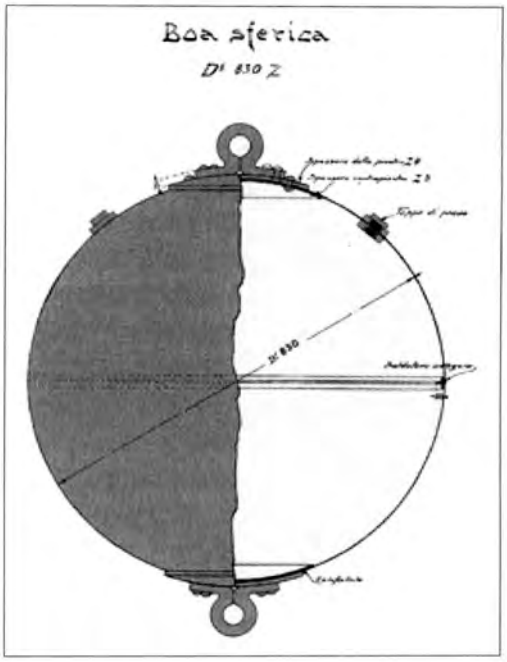


Disegno del dispositivo di sospensione della mina tipo "De Quillacq". AUSMM, *RB*, b. 693.

Sbarramento italo-francese

Al termine delle sperimentazioni dei suddetti progetti, ci fu una stretta collaborazione fra le due Marine che dette luogo all'ostruzione retale offensiva ancorata che inglobava le caratteristiche migliori dei due sistemi: invisibilità e ottimo ancoraggio di quello italiano, capacità offensiva di quello francese.

Lo sbarramento era costituito da 30 spezzoni di rete leggera, ciascuno lungo 2,2 km e alto 50 m, per un totale di 66 km di lunghezza e 3 300 000 m^2 di superficie retale. La parte superiore era posizionata a una profondità di circa 10 m dal pelo dell'acqua. Per il suo mantenimento in posizione



La spinta di galleggiamento per il sostentamento delle reti ancorate sul fondo era fornita da due tipi di boe metalliche di diametro differente: uno di 830 mm (nella foto) e l'altro di 1200 mm. AUSMM, *RB*, b. 2400.

vennero utilizzate le bocce di vetro, le boe metalliche, i contrappesi e le ancore in cemento. Il singolo spezzone era l'insieme di 24 elementi di rete sostenute da boe metalliche e ancorate, a mezzo di cavo in acciaio di 5 cm, a doppie ancore di calcestruzzo.

Le boe sferiche erano di due tipi: una con diametro di 0,83 m e una di 1,2 m. Quella maggiore, dal peso di 170 kg, aveva una capacità volumetrica di 0,905 cm e una spinta di 735 kg.

Il numero delle boe (1 o 2) e l'intervallo di posizionamento delle stesse (ogni 2 o 3 elementi), variava secondo il fondale.

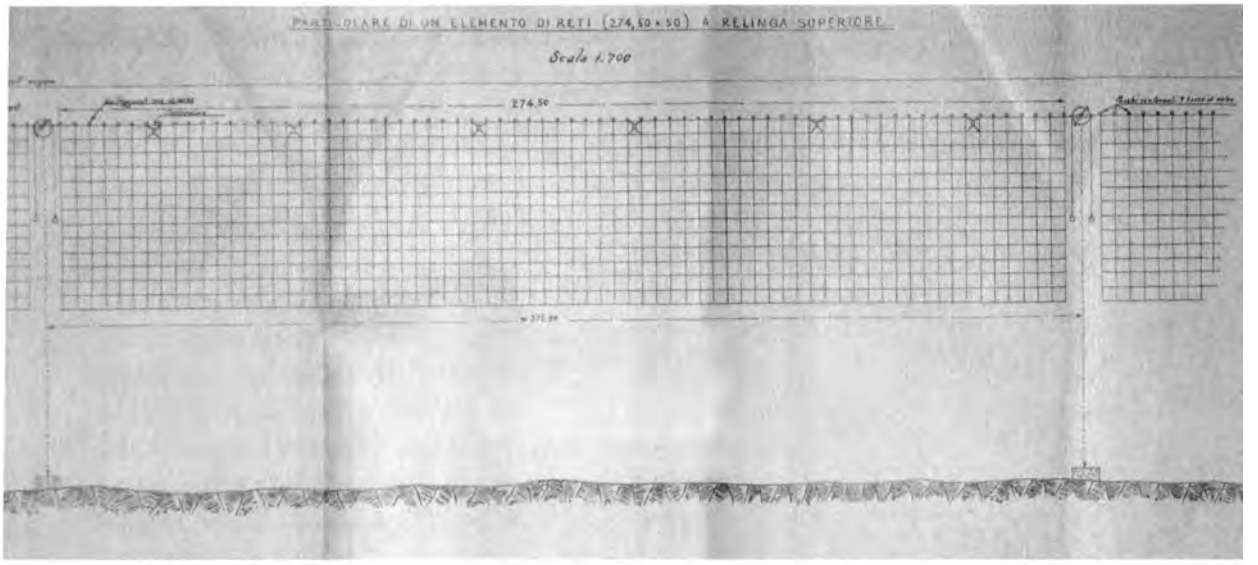
Gli spezzoni erano suddivisi in due tipi, secondo la profondità:

- per fondali maggiori di 50 m il doppio ancoraggio era sistemato in corrispondenza delle boe metalliche e l'armamento offensivo era costituito da due mine "de Quillacq" a spinta negativa, posizionate in alto (con aggancio della cima d'innesco alla ralinga);
- per fondali inferiori ai 50 m l'ancoraggio era sistemato lungo il cavo inferiore della rete (gratile), e l'armamento offensivo era costituito da due mine "de Quillacq" a spinta positiva, allocate in basso (con aggancio della cima d'innesco al gratile).

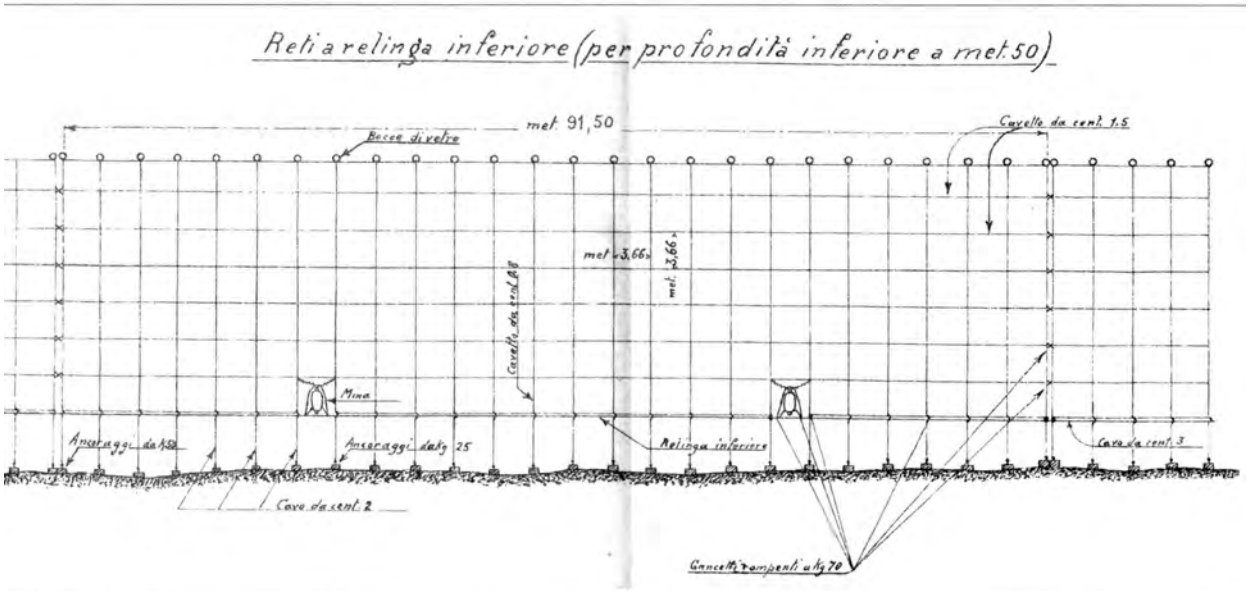
Gli spezzoni non erano collegati fra loro ma posizionati sfalsati con leggera sovrapposizione dei lati esterni.

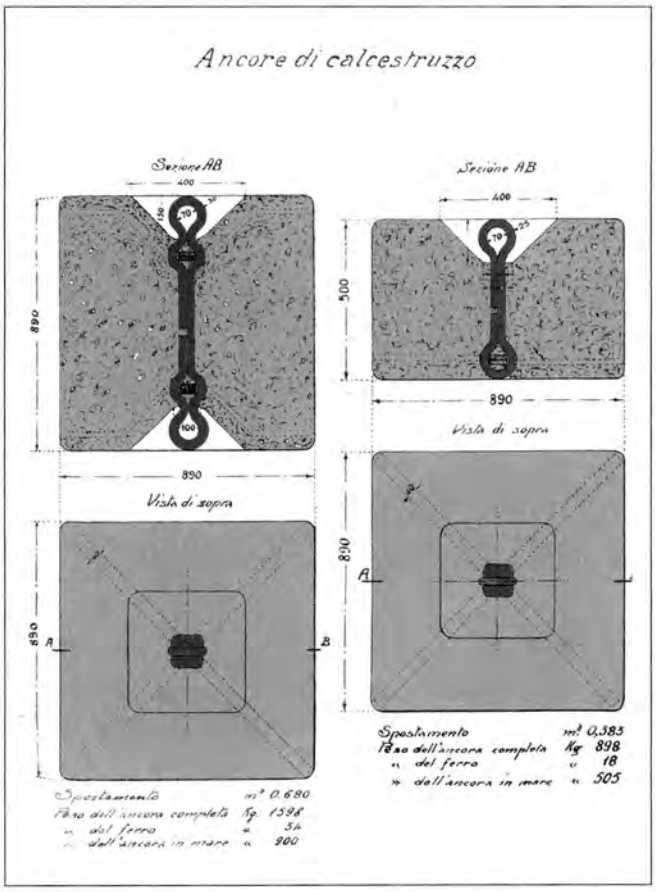
Costruzione e posa

La costruzione dello sbarramento fu eseguita a Taranto con il seguente, iniziale, impegno delle Marine interessate:



Sopra: **Reti a relinga superiore, utilizzate per fondali superiori ai 50 m. AUSMM, *RB*, b. 453.**
Sotto: **Reti a relinga inferiore, impiegate in fondali inferiori a 50 m. AUSMM, *RB*, b. 453.**





Ancore di calcestruzzo per assicurare sia le boe metalliche, sia le reti a ralinga inferiore. AUSMM, *RB*, b. 2400.

- italiana, per l'assemblaggio delle parti, la costruzione delle ancore in cemento, e la posa in opera;
- francese, per la fornitura delle mine "de Quillacq" (720 per l'ostruzione, più quelle di riserva per le eventuali sostituzioni);
- britannica, per la fornitura di 400 boe sferiche da 1,2 m, 100 ancorotti tipo Ammiragliato, 250 km di cavo d'acciaio da 5 cm, e 150 km di cavo d'acciaio da 3,50 cm.

Nel susseguirsi degli eventi, gli impegni delle singole nazioni variarono in più occasioni, così come le quantità di materiale e le armi. La tabella 4 è un elenco compilato dal capo servizio Operazioni per le Ostruzioni, dei materiali previsti e occorrenti per 50 tratte di sbarramento retale fisso.(85)

Il costo totale dei materiali fu di lire italiane 3 238 345, e la spesa fu sostenuta in parti uguali fra Italia, Francia e Gran Bretagna. Ai costi sostenuti dall'Italia si aggiunsero anche quelli sostenuti per l'assemblaggio, il trasporto e la messa in opera.

(85) Comando in capo dell'Armata Navale, dp. n. 4270 del 18 luglio 1917.

Tabella 4. Materiali previsti e occorrenti per 50 tratte d'ostruzione del basso Adriatico(*)

Denominazione materiali	Quantità
Boe sferiche	500
Ancore doppie in calcestruzzo	450
Elementi di reti (91,5 x 50)	1.200
Torpedini francesi	2.400
Contrappesi da kg 50	800
Ancorotti di stracco da kg 150	100
Bocce di vetro	250.000
Cavo d'acciaio da cm 5	km 250
Cavo d'acciaio da cm 3,50 per relinghe, stralli e contrappesi	km 275
Note: - Non sono elencati i vari accessori - Si dovrà pensare all'acquisto delle necessarie riserve, per ricambi e manutenzione, pari al 70% del materiale richiesto	

(*) Elenco compilato dal capo servizio Ostruzioni in data 18 luglio 1917 (dp. n. 4270 del 18 luglio 1917 del Comando in capo dell'Armata Navale).

L'AVIAZIONE MARITTIMA ALLA VIGILIA DELLA GUERRA 1915-1918

Parte seconda: L'aviazione marittima durante la Grande Guerra

MARIO DONNINI

L'aviazione marittima dal 24 maggio 1915 al 31 dicembre 1915

Allo scoppio della guerra europea, la situazione del servizio aeronautico della R. Marina era la seguente:

- Dipendenza: V Reparto dello Stato Maggiore;
- dipendenza amministrativa: Direzione Generale delle Costruzioni Navali;
- due aeroscali (Ferrara, Jesi) e uno in costruzione (Pontedera);
- tre stazioni idrovolanti (Venezia, al comando del ten. vasc. Giuseppe Miraglia, Porto Corsini, al comando del ten. vasc. Marco Pasqua Vivaldi, e Pesaro), ma nessuna squadriglia organica;
- una nave porta idrovolanti (*Elba*), con due idrovolanti Curtiss "Flying boat", sistemati allo scoperto, i rispettivi due piloti e una sezione aerostatica con un pallone drago imbarcati; un'altra nave era in allestimento (*Europa*).
- I dirigibili per la R. Marina efficienti e pronti per le operazioni belliche erano: il *P. 4* dell'Esercito a Campalto, al comando del capitano del genio Giuseppe Valle; il *Città di Ferrara* a Jesi, al comando del ten. vasc. Castruccio Castracane degli Antelminelli; il *V. 1*, battezzato poi come *Città di Jesi* a Ferrara, al comando del ten. vasc. Bruno Brivonesi (il collaudo del *V. 1* a Vigna di Valle si era protratto fino alla primavera 1915, trattandosi di un tipo del tutto nuovo);

- un totale di circa 28 idrovolanti,(1) in gran parte non efficienti bellicamente e spesso anche al volo, suddivisi fra tre stazioni: Venezia Sant'Andrea e Punta Sabbioni (con sette idrovolanti – di cui 3 inefficienti – di tipi diversi: 2 Bréguet, 4 Albatros, un Curtiss, e 4 piloti), Porto Corsini (4 idrovolanti Borel e 5 piloti), e Pesaro (2 Curtiss "Flying boat" in assemblaggio), con un totale di 11 piloti (dei quali 8 ufficiali) e 75 uomini di manovra. La scuola di Taranto aveva tre istruttori e 50 allievi, 18 dei quali ufficiali e tutti più o meno prossimi al conseguimento del brevetto.
- Erano in costruzione due dirigibili della Marina: il *V. 2* e un tipo Forlanini.

L'idrovolante Curtiss, risultato della conversione in idrovolante del biplano terrestre della statunitense Curtiss Aeroplane Co.

(1) Secondo le fonti statistiche vi erano 15 idrovolanti della R. Marina, pochi comunque per opporsi all'agguerrita idroaviazione austriaca. Circa nell'agosto 1915, i due Albatros WDD, acquistati in Germania e custoditi nell'arsenale di Venezia, furono trasferiti nella stazione di Sant'Andrea, dove i sei piloti si alternarono nelle quasi quotidiane esplorazioni sul mare, fino a spingersi in vista della base nemica di Pola.

Le prime missioni dei dirigibili

La stessa notte sul 24 maggio, i dirigibili della Regia Marina compirono la loro prima missione bellica. Durante l'appartenenza alla Triplice Alleanza, lo stato maggiore della Regia Marina, conscio da sempre dell'insufficienza delle proprie difese costiere dell'Adriatico, aveva chiesto alla Marina austro-ungarica di assicurare la protezione del fronte marittimo orientale italiano contro eventuali incursioni francesi. Ovviamente, ora prevedeva un attacco austro-ungarico alle città marittime italiane.

In missione di esplorazione alla ricerca di imperial-regie navi decollarono alle 03:30 l'*M. 2 Città di Ferrara* da Jesi e il *V. 1 Città di Jesi* da Ferrara. Il *Città di Jesi* doveva far rotta verso la base di Pola, dove era stato mandato in agguato anche un sommergibile.

In effetti, contando sul fattore sorpresa, la flotta austro-ungarica mise in atto un'operazione di bombardamento delle città marittime italiane articolata su gruppi navali ripartiti per ciascun obiettivo, in modo da poter attuare la riunione tempestiva sul gruppo da battaglia in caso di comparsa della flotta avversaria. L'effetto materiale che si attendeva dal bombardamento era infatti la battaglia navale. Furono attaccate Senigallia, Rimini, Ancona (I, III e IV Divisione navale), le foci del Fiume Potenza, mentre gli idrovolanti attaccarono Venezia, Ancona e gli hangar dei dirigibili di Jesi. Verso sud furono attaccate Vieste, Manfredonia, Barletta, le Isole Tremiti, Torre di Mileto, le foci del Sinarca e Campomarino. Gli idrovolanti dell'idroscalo di Kumbor (Bocche di Cattaro) svolsero missioni di esplorazione a partire dal 22 maggio 1915.

Il dirigibile *M. 2 Città di Ferrara* aveva raggiunto il Golfo del Quarnaro alla quota di 600 m, con rotta diretta Ancona-Pola, avvistando solo le torpediniere nemiche di vedetta, perfettamente oscurate, che lo fecero segno a un intenso fuoco di cannoni. La luce diffusa che illuminava l'aeronave, e la bassa quota facilitarono il tiro del nemico, e l'aeronave, avvolta nel fumo degli scoppi, si allontanò rapidamente aumentando di quota.

Sulla rotta di ritorno, alle 00:25, incontrò prima un reparto della Imperial-Regia Divisione incrociatori in rotta per Ancona. Nel chiarore lunare, il dirigibile fu avvistato di prora 6 quarte a dritta dall'incrociatore *Szigetvar* (cap. vasc. Adolfo Schmidt), che lo prese sotto il fuoco dei cannoni a tiro rapido da 120 e 47 mm. Contemporaneamente, il dirigibile avvistò un altro reparto che faceva fuoco su Senigallia e, inseguito dal tiro dei 100 mm del cacciatorpediniere *Velebit* (cap. vasc. Maurizio Bauer), mise la

prua su quelle navi, che si allontanarono ad alta velocità. A causa del forte vento contrario impiegò molto tempo per raggiungerle. Le sorvolò mentre stavano per ricongiungersi al resto della squadra che, proveniente da Ancona, dirigeva in linea di fila per N.N.E. Sganciò una prima salva di tre bombe da 262 mm su un tipo "Radetsky", che la nave evitò con una rapida accostata a sinistra. L'*M. 2* accostò anch'esso prontamente, seguendo l'unità, e poco dopo sganciò altre tre bombe, due da 179 mm e una da 262 mm; quindi virò a sinistra verso l'hangar, evitando di sorvolare il resto della squadra ormai vicina al ricongiungimento. L'aeronave non fu contrattaccata dal tiro del tipo "Radetsky", che evidentemente non disponeva di cannoni con alzo sufficiente per il tiro antiaerei e la cui coperta era apparsa completamente sgombra da uomini. Tuttavia, dopo l'atterraggio si trovò che l'involucro e la navicella erano stati colpiti dal tiro di fucileria, probabilmente delle torpediniere di vedetta incontrate fuori Pola.(2)

Il *Città di Ferrara* riferì che le navi provenienti da Ancona erano tre tipo "Habsburg" e tre tipo "Herzog", con scorta di 18-20 siluranti. Dal rapporto di guerra del comando della IV Divisione, corazzata K.u.K. *Habsburg*, che in quell'operazione imbarcava il comandante supremo della flotta ammiraglio Anton Haus, si legge:

> ore 0,35. - Perviene il rapporto della *Szigetvar* "Velivoli attaccano pel traverso a dritta".
> Ore 5. – La *Tegetthoff* dà la circolare "Attenzione" aeronave a proravia, prima Squadra cessi il fuoco. Si avvistano due nostri idrovolanti provenienti dalla costa italiana.(3)

Le prime missioni di bombardamento

La prima azione di bombardamento di un dirigibile italiano nella prima guerra mondiale fu quella dell'*M. 1* dell'Esercito, che da Boscomantico nella notte sul 27 maggio 1915 effettuò un'incursione su Lubiana, riu-

---

(2) Si trovò un proiettile di fucile calibro 7 (ma i calibri dei fucili austriaci erano l'8 mm e l'11 mm) conficcato nel pagliolo di legno della navicella, e furono trovati e tappati vari fori nell'involucro.

(3) Si trattava dell'*L 46* e dell'*L 47*.

scendo a rientrare a Campalto con ben 200 fori di proiettile a bordo, dopo aver sganciato sulla città 4 granate-mina da 162 mm, 4 granate-torpedine da 130 mm e 6 torpedini incendiarie da 113 mm.

La prima missione di bombardamento dei dirigibili della Marina fu svolta dal *P. 4*, con un equipaggio del gemello *P. 5* dell'Esercito, di base nello stesso Cantiere. Nella notte sul 31 maggio 1915, il *P. 4*, al comando del cap. Giuseppe Valle, attaccò la base degli idrovolanti di Pola, sganciandovi 4 granate-mina da 162 mm, 4 granate-torpedine da 130 mm e 6 torpedini incendiarie da 113 mm e riportando 7 colpi a bordo. Per avere un'idea del munizionamento usato, la granata-mina da 162 mm pesava 42 kg, di cui 10 di tritolo; la granata-torpedine da 130 mm pesava 13 kg, di cui 7 di tritolo e la torpedine incendiaria da 113 mm pesava 4 kg, con una carica di 1,5 kg di tritolo e 2 litri di benzina.

La seconda azione di bombardamento fu compiuta su Fiume dal dirigibile *Città di Ferrara*. Nella notte sull'8 giugno 1915, il *Città di Ferrara*, al comando del ten. vasc. Castruccio Castracane degli Antelminelli, attaccò il cantiere navale della Ganz & Co. (Società anonima per la costruzione di navi, locomotive e vagoni "Danubius") nella quale si trovava ancora in allestimento la corazzata *Szent Istvan*, e gli stabilimenti del silurificio della Whitehead & C. che produceva le armi per la Marina austro-ungarica e per quella tedesca. La missione, infatti, era stata sollecitata alla Regia Marina dall'ammiragliato britannico, e lo stesso capo di stato maggiore vice ammiraglio Thaon di Revel ne aveva ordinato l'esecuzione.

È la terza missione di guerra per il *Città di Ferrara*. Il dirigibile decolla alle 23:00 del 7 giugno e mette la prua sul Golfo del Quarnaro. A bordo ha 30 granate-torpedine e carburante per 12 ore di volo. Obiettivo secondario è il bacino galleggiante della base di Pola. Castracane prevedeva di giungere sugli obiettivi dopo quattro ore e di dirigere poi per sud tenendosi al largo della costa. Infatti, la via del ritorno era stata scelta in modo da passare al largo del Capo Promontore e da evitare, così, la base degli idrovolanti nemici di Pola, più veloci di 15 km/h del *Città di Ferrara*.

La navigazione è favorita dalle buone condizioni meteorologiche in rotta, ma con caldo afoso che rende difficile il guadagnar quota; alle 02:30 si avvista la città di Fiume, che già allarmata va oscurando le sue luci. Il *Città di Ferrara*, malgrado l'assetto di salita dinamica, è ancora basso. Dirige sugli obiettivi seguendo la linea di costa e alle 03:15 da soli 1080 m di quota inizia la prima corsa del bombardamento. Vengono centrati in pieno gli stabilimenti Whitehead, e il *Città di Ferrara*, invertita la rotta, inizia la

seconda corsa. Si osservano altri colpi a segno sul silurificio, poi l'aeronave mette la prua sui vicini cantieri Danubius. Le ultime tre bombe colpiscono gli uffici della direzione del cantiere navale, incendiandoli; e l'incendio, dapprima circoscritto, va aumentando man mano.

Il dirigibile si allontana sulla rotta di scampo lasciandosi di poppa gli incendi, che restano visibili ancora da 30 km; ma, sorvolando l'isola di Veglia, viene inquadrato dal tiro di fucileria e di mitragliere antiaerei e riceve parecchi colpi di piccolo calibro nell'intelaiatura, colpi esplosivi al radiatore dell'olio di un motore e a un galleggiante. Le condizioni meteorologiche sono peggiorate, e una forte turbolenza ostacola le riparazioni dei motoristi. Il *Città di Ferrara* vola con tre motori in funzione a 700 m di quota, e da 20 km si è lasciato alle spalle l'isola di Premuda. È già piuttosto avanzato sulla rotta di ritorno, ma fra le 5 e le 5 e 30', a prua, cede di schianto un tubo a "V" della seconda centina dell'armatura tubolare di sostegno, che, forzando verso l'alto le stecche superiori d'irrigidimento, lacera l'involucro.

Intanto, alla base di Pola, già in allarme, era giunta la notizia che il dirigibile attaccante era stato avvistato su Veglia proveniente da nord e, quindi, in allontanamento sulla via del Quarnaro.

Nelle prime luci dell'alba, decolla su allarme da Pola l'idrovolante *L 48* (pilota ten. vasc. Gustav Klasing, comandante della stazione idrovolanti di Pola, osservatore aspirante guardiamarina Giovanni Fritsch von Cronenwald). Dirigendo per sud-est, l'*L 48* avvista il *Città di Ferrara* sulla verticale dell'isola di Asinello. Alle 5:15 l'idro osserva che il dirigibile mette i timoni a cabrare inclinandosi di 30° in alto. È il momento, invece, in cui cede il secondo V della struttura prodiera del dirigibile; ma dall'*L 48* si realizza che anche il *Città di Ferrara* abbia avvistato l'idrovolante e che faccia quota per sottrarsi all'intercettazione.

Stando alla relazione del com.te Klasing, sembra che il dirigibile sia stato raggiunto dal fuoco della mitragliatrice Schwarzlose dell'*L 48* mentre tentava di guadagnare quota, e che sia stato colpito ripetutamente. Dalla relazione del com.te Castracane, invece, si evince chiaramente che l'aeronave sarebbe, comunque, precipitata per i nuovi danni che la turbolenza atmosferica aveva provocato alla parte colpita, e che l'azione a fuoco dell'idrovolante sarebbe iniziata dopo che l'aeronave aveva toccato l'acqua. Comunque siano andate le cose, il *Città di Ferrara*, con la prua rovesciata verso l'alto e l'involucro strappato, rallenta, si inclina verso il basso e inizia a precipitare lentamente in direzione sud-ovest. I tentativi dell'equipaggio di fermarne la caduta sono vani, benché i pia-

ni siano tutti a salire e venga lanciata fuori bordo ogni cosa possibile, zavorra e latte di benzina e di olio comprese. Castracane tenta di attutire l'impatto ormai inevitabile e ordina "motori indietro". *L 48* lo segue e inizia a spiralare intorno al dirigibile, a detta di Klasing, mantenendolo sotto il fuoco fino a esaurire le munizioni, terminate le quali Klasing e Fritsch imbracciano i moschetti e continuano a sparare all'involucro del dirigibile e, giunti a 100 m, fanno fuoco anche con la pistola da segnalazione. Privo di sostentazione dinamica e dei compartimenti prodieri, il *Città di Ferrara* cade in mare appruato, 10 miglia a sud dell'isola di Premuda, immergendo la navicella fino all'altezza dei motori. Vano è il tentativo di Castracane di equilibrare il dirigibile aprendo la valvola del compartimento posteriore, per poi farlo flottare. Nel silenzio del dramma appena compiutosi, Castracane avverte ora il rombo del motore dell'idrovolante nemico, nascosto alla vista dall'involucro del dirigibile. L'equipaggio indossa i salvagente e affonda la mitragliatrice di bordo e la bandiera di combattimento. È a questo punto che uno dei razzi da segnalazione dell'*L 48* colpisce la prua afflosciata del *Città di Ferrara*, vi si ferma bruciando e, in breve, lo incendia.

Il *Città di Ferrara* avvampò. Nel disastro scomparvero l'ufficiale in seconda, ten. vasc. Felice De Pisa, e il meccanico Antonio Mantero. Circa un'ora dopo due torpediniere austro-ungariche uscirono da Pola, e la *T.4* fece prigionieri i restanti membri dell'equipaggio.

L'azione del *Città di Ferrara*, con la distruzione del silurificio, aveva causato gravissimi danni alle Marine austro-ungarica e tedesca. Inoltre, le bombe che avevano colpito il cantiere Danubius avevano causato vasti incendi, che si erano propagati al deposito delle polveri facendo esplodere i sotterranei, e da qui avevano raggiunto il vicino deposito dei carburanti. L'incendio durò sei giorni, distruggendo ogni cosa e le case nei dintorni.

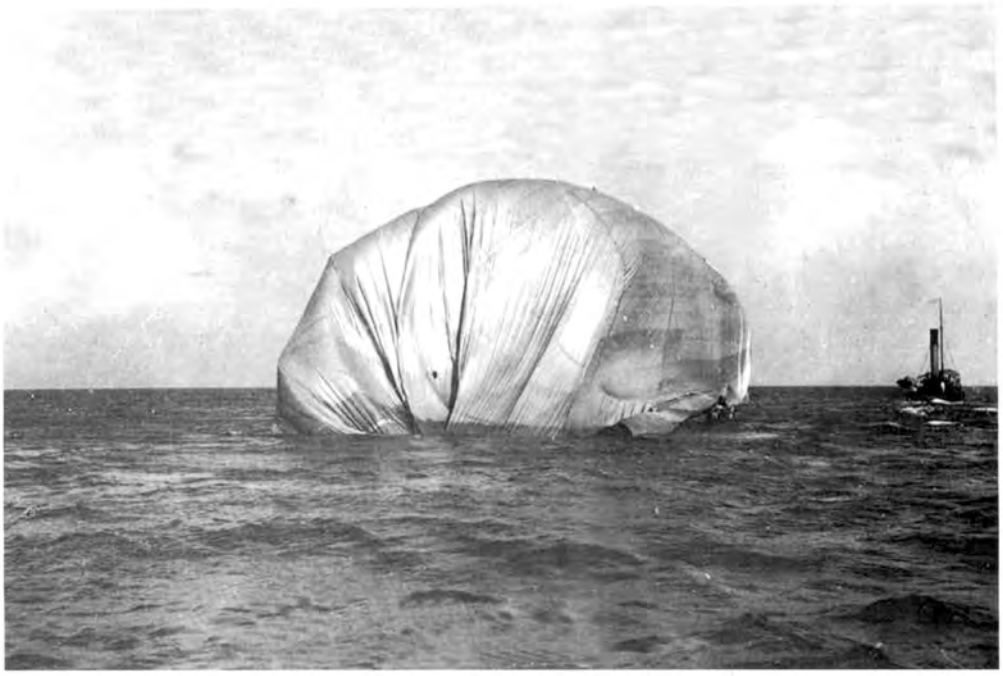
Nella notte del 5 agosto 1915, il *Città di Jesi* attaccò la base di Pola. Giunto a una decina di km dall'obiettivo, si accorse di essere stato scoperto, e tentando di aumentare la sua quota, che era di 2700 m, iniziò a salire dinamicamente.

A mezzanotte in punto, prossimo al punto di sgancio, fu preso nei fasci di una ventina di proiettori e, subito dopo, fu fatto segno a un nutrito fuoco di artiglieria che sparava a shrapnel. L'aeronave aveva raggiunto i 3000 m sulla verticale della base, e lanciò tutte le 25 bombe sul gazometro e su un deposito munizioni. Entrambi i bersagli furono colpiti in pieno, e il dirigibile invertì la rotta per far ritorno in

Italia; ma durante la virata fu centrato da un colpo della terza salva delle batterie antiaerei. Fu colpito in pieno il timone di dritta, che rimase alla banda, e il dirigibile ebbe l'involucro trapassato dagli shrapnel in vari punti. Il *Città di Jesi* sembrò dirigere al largo, come per allontanarsi, ma compiendo un grande cerchio con lo stesso raggio di virata si ripresentò sulla verticale, fatto segno a un fuoco più lento e mirato. Dopo pochi minuti, assunse un assetto fortemente appoppato e iniziò scendere più rapidamente, fino a precipitare. Ogni tentativo di arrestarne la caduta, sbarazzandolo di tutti i pesi che aveva a bordo, fu vano, e il dirigibile, inseguito ormai dai soli fasci dei proiettori, fece un ultimo tentativo inutile per rialzarsi e, poi, cadde in mare a 6 miglia e mezzo da Pola, presso Musil. Qui, la stazione di segnalazione VII del forte Musil avvertì la centrale semaforica di Pola. Furono allora mandati alla ricerca del dirigibile in mare il cacciatorpediniere *Satellit*, le torpediniere *9*, *39*, *79*, quattro rimorchiatori del comando servizi delle torpedini e gli idrovolanti *E 20*, *E 37* ed *L 48* (il presunto abbattitore del *Città di Ferrara*).

L'equipaggio sortì dalla navicella uscendo dal portello di poppa, e aggrappandosi alla gualdrappa dell'involucro tentò disperatamente di squarciarlo con i coltelli. Qualcuno dell'equipaggio raggiunse l'estrema poppa e affondò la bandiera nazionale di combattimento. Ma, improvvisamente, la chiglia si rovesciò e furono tutti gettati in acqua. La navicella era ormai completamente immersa, e l'aeronave, con il pallone piegato al centro, sporgeva con la poppa e la prua alte fuori dell'acqua e affondava sempre più, assumendo alla fine un assetto quasi verticale. Sopraggiunsero prima un idrovolante nemico, che gli sparò contro due razzi very e, dopo 2 ore e mezza, la torpediniera *79* di guardia a Pola, che mise in mare una lancia, dalla quale un ufficiale, revolver in pugno, intimò la resa all'equipaggio.

Un uomo era annegato, e gli altri sei stavano sul dorso del dirigibile in uno stato pietoso. Il barografo, rimasto miracolosamente intatto, indicava che erano precipitati da un'altezza di 2700 m a un velocità di 4 m/s. Tre ufficiali e tre sottufficiali furono presi prigionieri e condotti a Pola. Essi erano il comandante, ten. vasc. Bruno Brivonesi, il comandante in 2ª, ten. vasc. Giacinto Valerio, l'ufficiale di macchina ten. vasc. Raffaele De Courten, il timoniere serg. Satta e il marinaio motorista Arnaldo Lauri. Il dirigibile, semiaffondato, ormai con la sola prua fuori dell'acqua, fu rimorchiato dalla *79* con grandissime difficoltà nel Seno di Saccorgiana, e successivamente fu demolito. L'equipaggio, dopo gli interrogatori condot-



Il relitto del *Città di Jesi* rimorchiato dalla torpediniera austro-ungarica *79*. (Archivio M. Donnini)

ti al Comando Marina di Pola, fu internato a Mathausen. I danni provocati alla base di Pola da quel bombardamento superarono i 2 000 000 di Lit, circa quattro volte il costo dell'aeronave.

Fuoco amico e distintivi di riconoscimento

Sul mare, gli austriaci avevano iniziato il 24 maggio con il bombardamento di alcuni obiettivi significativi della costa adriatica effettuati da parte di reparti navali. Nei pressi di Rimini, il fuoco dell'incrociatore corazzato *Sankt Georg* (cap. vasc. Borivoj Radon) aveva colpito il ponte ferroviario sul fiume Marecchia.

Ma il bollettino del 1° giugno recò una notizia sconcertante: il dipartimento ferroviario di Ancona dichiarava che il ponte sul Marecchia non era stato colpito dalle cannonate, ma dalle bombe sganciate da un'aeronave austro-ungarica con bandiera italiana, che recava sull'involucro il nome *Città di Ferrara*. Benché le informazioni in possesso del Comando supremo escludessero la presenza di dirigibili tedeschi in

Adriatico, e fosse ben noto che gli austriaci non ne possedessero, l'ufficialità del Bollettino di guerra produsse nei reparti delle difese antiaerei italiane la convinzione che gli aeromobili austriaci operassero con distintivi italiani, e vi furono casi di "fuoco amico" da parte delle batterie contro i nostri dirigibili.

Il capo di stato maggiore della Marina adottò immediati provvedimenti: diramò alla stampa un comunicato, confermando che l'aeronave avvistata su Rimini il 24 maggio era veramente il *Città di Ferrara* della Regia Marina, che, però, non aveva svolto alcuna azione di bombardamento in quella zona; protestò contro l'assurda denuncia dell'autorità ferroviaria.

Tuttavia, la stampa dette risalto alla notizia, e *La Domenica del Corriere* del 26 maggio uscì con l'illustrazione del bombardamento da parte del dirigibile in quarta di copertina.

A evitare ulteriori inconvenienti nel riconoscimento dei dirigibili nazionali, il capo di stato maggiore della Marina diede ordini perché fossero cancellati i nominativi dagli involucri dei dirigibili, e stabilì i segnali di riconoscimento dei dirigibili impiegati dalla Regia Marina: nelle ore diurne, la bandiera nazionale a poppa,

***La Domenica del Corriere* del 26 maggio uscì con l'illustrazione in quarta di copertina del bombardamento sul fiume Marecchia da parte del dirigibile. (Archivio M. Donnini)**

nelle ore notturne tre fanali di via, verde a dritta, bianco al centro e rosso a sinistra.

Comunicò al Comando supremo le proprie decisioni. Il Comando supremo approvò le decisioni prese e, per evidenti motivi di uniformità, adottò gli stessi segnali di riconoscimento per i dirigibili del Regio Esercito. L'accordo fu sanzionato da una circolare del 12 giugno 1915, a firma del ministro della Guerra Vittorio Zuppelli e del ministro per la Marina Leone Viale. Questa codificava le norme per il riconoscimento notturno dei dirigibili nazionali, ottenuto mediante i tre fanali di via con i colori nazionali rosso, bianco, verde, l'intermittenza di tali fanali di via, e vi aggiungeva un ulteriore fanale rosso a luce fissa, oscillante sotto la navicella. Con la successiva circolare n. 216, il Comando supremo comunicò a tutte le autorità territoriali e mobilitate dell'Esercito e della Marina, e alle autorità municipali la forma caratteristica degli aeroplani nazionali e i distintivi di riconoscimento.

Malgrado questi provvedimenti, il "fuoco amico" divenne sempre più frequente, specialmente da parte delle truppe e delle batterie antiaerei della prima linea, che aprivano il fuoco contro ogni aeromobile che sorvolava il fronte. Perciò, i due ministri della Marina e della Guerra, con le rispettive circolari del 28 giugno 1915, abolirono i distintivi fino allora in vigore (una barra diagonale e un cerchio neri dipinti sulla superficie inferiore delle ali) e stabilirono nuovi segni di riconoscimento degli aeroplani e degli idroplani in guerra. Le superfici inferiori sarebbero state così dipinte: verde quella dell'ala destra, bianca quella centrale della fusoliera, e rossa quella dell'ala sinistra. Sul timone verticale, scompariva la nera aquila dei Savoia e compariva la bandiera nazionale.

Organizzazione e programmi di guerra

Per tutto il 1915, l'aviazione marittima fu limitata dalla scarsa disponibilità ed efficienza del materiale di volo e dal numero del personale aviatore. Aveva pochi idrovolanti e di tipi diversi, e le fabbriche nazionali, impegnate a soddisfare le richieste dell'aviazione del R. Esercito, non erano in condizioni di ricevere altri importanti ordinativi. Le forze aeree disponibili, suddivise fra Brindisi e Venezia, effettuarono soprattutto missioni di esplorazione in mare e qualche ricognizione su Pola. Molte di queste furono volate da Giuseppe Miraglia, sul suo Albatros WDD.

RAPPORTO DEL TEN. VASC. GIUSEPPE MIRAGLIA SULL'ESPLORAZIONE AEREA COMPIUTA SU POLA IL 18 DICEMBRE 1915

Idrovolante biplano Albatros con motore Isotta-Fraschini 170 hp. Pilota tenente di vascello Miraglia. Osservatore tenente di vascello Gravina. Lasciata Venezia alle ore 11 e 10 minuti, si dirige dalla diga sud del Lido per Punta Maestra e si sorpassano su tale rotta le tre siluranti costiere che si recano alle posizioni di crociera assegnate, a dieci miglia tra loro, sulla congiungente P. Maestra-Brioni. All'altezza di P. Levante si dirige per E.S.E. ed alle ore 12 e 15 minuti, avvistato il caratteristico gruppo di S. Giovanni in Pelago si rettifica la rotta su Punta Peneda, correnti aeree avendo provocato uno spostamento verso sud dell'idrovolante.

Il sole è sempre nascosto da nuvole e l'atmosfera è fosca; tra 600 e 1000 metri di altezza vi sono forti *remours*. Capo Promontore è coperto intermittentemente da nuvole. Raggiunta la quota 1400 metri si effettua la ricognizione aerea, volando al di sopra di Brioni Maggiore e sino a Punta Compare, nei due sensi.

La visibilità non si estende questa volta sino a Dignano e Altura, ed anche nel fondo di Valmaggiore (Vallelunga) appare incerta per foschia e nuvole, che sulla costa istriana ed in basso procedono da S.E. per NW. Le navi si vedono e riconoscono tuttavia distintamente. La loro posizione è indicata nello schizzo allegato. Visibilissima è la grande ostruzione da Punta Grossa di Brioni Minore a P. Merolin, ed ugualmente lo sono le due che dall'estremo della diga vanno verso Punta Cristo. Nessuna variante appare alla ricognizione aerea a quanto fu riferito nel rapporto sulla missione analoga compiuta il 26 agosto (Promemoria N. 209 del 27 marzo) e fu confermato il 9 ottobre.

Soltanto nell'ordine di fonda delle navi vi sono i seguenti mutamenti.

Un tipo "Tegetthoff" è ancorato nel Canale di Fasana a un terzo di distanza fra l'ostruzione grande su indicata e l'isola Cosada; in prossimità sua e verso sud è un tipo "Tatra", e più a sud ancora, lo stazionario "Mars".

Dinanzi al porto di Brioni lo stazionario solito tipo "Leopard" o "Pelikan".

A ponente di Brioni Grande è in moto un rimorchiatore; un sommergibile in emersione procede da S. Giovanni in Pelago, molto sotto co-

Il tenente di vascello Giuseppe Miraglia. (Archivio M. Donnini)

sta, verso Pola. Nell'interno del porto la nave ammiraglia occupa il solito posto più interno; appare vuoto il posto della dreadnought che è nel Canale di Fasana; ed una nave tipo "Helgoland", prima ancorata in vicinanza di altra gemella nell'interno del porto, ed ora presso la diga.

Le navi della divisione "Arpad" hanno bettoline affiancate e manifestamente imbarcano carbone; in Val di Figo si notano numerose chiatte e bettoline non scorte precedentemente. A nord delle due file di navi alle boe è il solito incrociatore minore tipo "Kaiser Fr Josef".

Non si nota alcun fumo dalle ciminiere delle navi.

Ultimata la ricognizione, si gira per ritornare, si passa in vista delle tre siluranti formanti catena, che girano anch'esse per rientrare, e si atterra felicemente a S. Andrea alle ore 14 e 30 m.

Anche durante il ritorno l'apparecchio ha dovuto lottare contro violente raffiche di vento.

Ma gli idrovolanti dell'aviazione marittima, con le scarse forze di cui si disponeva e malgrado la massima buona volontà, riuscivano ad assicurare un servizio di esplorazione inefficace e sopratutto saltuario. Già nei primi giorni di guerra, il problema era stato oggetto di uno scambio di telegrammi fra il duca degli Abruzzi e l'ammiraglio Aristide Garelli, comandante della piazza di Venezia, che il 29 maggio telegrafava:

> Servizio esplorazione non può essere metodico e periodico perchè non disponiamo in tutto che di due idrovolanti di scarsa efficienza

presenti a Venezia. Rimanenti apparecchi fuori piazza assolutamente inefficienti compito.(4)

Per far fronte alle necessità della guerra, si ampliò il programma di costruzioni e si accelerarono quelle in corso. Si iniziò la costruzione di nuovi hangar per aeroplani di grande portata a Jesi e a Ferrara, e si ordinarono 24 aeroplani plurimotori, 40 idrovolanti con 90 motori di rispetto, 2 dirigibili medi e 4 piccoli per la caccia ai sommergibili, oltre a generatori di idrogeno di grande capacità per le esigenze dei vari cantieri. Fu istituita una stazione idrovolanti a Grado, con due hangar, e la stazione di Pesaro fu sostituita da una nuova sul Lago di Varano.

Uno dei provvedimenti adottati fu la richiesta di supporto ai francesi di 10 idrovolanti F.B.A. e 6 caccia Niéuport con il relativo personale, da suddividersi fra Venezia e Brindisi. Questi inviarono sei idrovolanti F.B.A., con motore monovalvola rotativo Gnome da 100 hp, prelevati da una fornitura per il Royal Naval Air Service britannico, sei idrovolanti a galleggianti Niéuport (2 biposto e 6 – poi 9 – monoposto) con motore monovalvola Gnome da 80 hp, da caccia e 2 hangar smontabili Bessonneau.

Gli aeroplani da caccia provenivano dalle squadriglie del corpo di aviazione militare di base a Dunkerque, e giunsero a Venezia con il relativo personale (gamelle ed effetti letterecci compresi) e completi di armamento di lancio (in tutto tre mitragliatrici Lewis, una pistola mitragliatrice Revelli e tre carabine semiautomatiche Berliet) e di caduta. Questi idrovolanti andarono a comporre due squadriglie, che furono assegnate una alla difesa della piazza di Venezia e una a quella di Brindisi, fornendo un prezioso contributo. La squadriglia di Venezia fu sistemata nell'hangar di Bazzera, presso il cantiere di Campalto e, in seguito, a San Nicolò di Lido. Uno di questi idrovolanti fu distaccato presso Aquileia (Cascina Farello), dove veniva avvicendato ogni 15 giorni. In seguito, in settembre, giunsero dalla Francia altri idrovolanti F.B.A. con motore fisso.

---

(4) Gli idrovolanti erano principalmente biplani a scafo centrale Curtiss "Flying boat" da 110 CV e monoplani a galleggianti Borel da 80 CV, oltre a un certo numero di idrovolanti a galleggianti biplani dei tipi Bossi, Albatros, Farman, e Bréguet. Gli idrovolanti fabbricati dalla Curtiss in questo periodo dimostrarono gravi insufficienze. Anche i motori consegnati nuovi alla R. Marina richiesero una completa revisione e messa a punto. In seguito, dovettero essere sostituiti dai motori fabbricati in Italia dalla ditta Colombo, e gli idrovolanti, radiati dalle stazioni operative, furono assegnati alla scuola di Taranto.

La situazione non era florida, e altrettanto lo erano le previsioni per il breve e per il medio periodo. Per far fronte alle necessità della guerra, si ampliò il programma di costruzioni e si accelerarono quelle in corso. Si iniziò la costruzione di nuovi hangar per aeroplani di grande portata a Jesi e a Ferrara, e si ordinarono 24 aeroplani plurimotori, 40 idrovolanti con 90 motori di rispetto, 2 dirigibili medi e 4 piccoli per la caccia ai sommergibili, oltre a generatori di idrogeno di grande capacità per le esigenze dei vari cantieri. Fu istituita una stazione idrovolanti sull'isoletta di Gorgo, a Grado, con due hangar, e la stazione di Pesaro fu sostituita da una nuova sul Lago di Varano.

Nel settembre 1915, presso l'Ufficio del capo di stato maggiore, fu istituito l'Ispettorato dei Sommergibili e dell'Aviazione. Viste le dimensioni assunte dal conflitto e la sua prevedibile non breve durata, si ritenne che il programma di costruzioni ancora in atto non fosse più adeguato, e si pervenne all'impostazione di un nuovo e più vasto programma, del valore di 30 000 000 di lire. Per i dirigibili, ai 4 dirigibili medi delle varie categorie e ai 4 piccoli, già commissionati o in costruzione, si aggiunsero 4 dirigibili M, 12 piccoli, 4 hangar per dirigibili piccoli e uno per quelli medi; 2 stazioni aerostatiche di rispetto, 2 pontoni semoventi per palloni draken, 8000 cilindri per l'idrogeno compresso e un nuovo stabilimento per le costruzioni aeronautiche. Per gli apparecchi, ai 48 idrovolanti Macchi L. 1 e ai 24 trimotori Caproni, già commissionati, furono aggiunti altri 200 Macchi L. 1 e 74 trimotori Caproni, oltre a 50 motori Colombo in sostituzione di altrettanti Curtiss già in ordinazione. Nel frattempo, il 27 dicembre 1915, l'Isotta-Fraschini ricevette un contratto per 20 aeroplani e 20 idrovolanti di grande portata, il cui modello era in corso di valutazione.(5)

Per rapportare il valore di questi investimenti a quelli del periodo prebellico, si devono avere presenti alcuni concetti. Infatti, dal punto di vista

---

(5) Furono valutati il trimotore Caproni da 300 CV, in versione idrovolante, che non confermò le prestazioni del tipo terrestre, e l'idrovolante bimotore Bresciani da 400 CV, molto promettente come prestazioni e qualità di volo, che subì prima un incidente, dove perì lo stesso Bresciani e, poi, una serie di modifiche che lo appesantirono eccessivamente e, perciò, fu abbandonato. Nell'agosto 1917, a Venezia, fu allestito un idrovolante trimotore della serie 5: il Caproni Ca. 47 da 600 CV, idrovolante, che fu subito distrutto da una bomba incendiaria. Il secondo esemplare, alle prove, dimostrò buona maneggevolezza (sembra che abbia effettuato un looping), ma le caratteristiche risultarono inferiori al requisito.

finanziario, lo sforzo della nazione fu via via sempre più oneroso, e queste maggiori spese vennero affrontate ricorrendo all'indebitamento e all'espansione della base monetaria; ma non si poté evitare un aumento dei prezzi delle commesse perché, a differenza che in Gran Bretagna, in Italia non si era instaurato alcun sistema di controllo dei prezzi rapportati ai costi di produzione. La Marina poté soltanto fare affidamento sulla propria circa trentennale esperienza di contrattazione con l'industria privata.

Contemporaneamente alle commesse di aeromobili e di materiali, si provvedeva all'addestramento di nuovi equipaggi. Verso la fine dell'anno, gli allievi di Taranto avevano raggiunto le stazioni idrovolanti, alle quali erano affluiti anche gli apparecchi di nuova costruzione. L'attività a Taranto languì. Il concentramento dell'attività istruzionale a Taranto, per il momento fu abbandonato, e il corso di 50 allievi non fu ripetuto, anche perché, nel frattempo, era stata istituita la scuola di Sant'Anna, sul Lago Maggiore, dove pure si trovavano fabbriche di aeroplani, in particolare la Società Idrovolanti Alta Italia, S.I.A.I., fondata verso la metà del 1915, che riprodusse in serie l'F.B.A. e che aveva un'altra officina a Sesto Calende. Ma, poco dopo, questa scuola fu ceduta al R. Esercito, che già vi aveva iniziato un corso di 200 allievi, e la R. Marina iniziò l'impianto della scuola di Bolsena. In quel periodo, il R. Esercito istituì due nuovi centri, uno a Orbetello e l'altro a Passignano, sul Lago Trasimeno.

L'istituzione di una scuola per piloti dirigibilisti, timonieri, mitraglieri e radiotelegrafisti presso il cantiere di Campalto, sulla terraferma di Venezia, e l'assegnazione del dirigibile *P. 4* a compiti addestrativi, consentirono di colmare la perdita di entrambi gli equipaggi dei dirigibili da bombardamento, avvenuta nelle prime missioni di guerra. Dal 9 settembre al 25 giugno 1916, la scuola addestrò 18 ufficiali e 26 sottufficiali e comuni. I motoristi furono addestrati presso le stesse ditte produttrici dei motori o presso i cantieri di assegnazione.

Per dare continuità al sistema delle basi fra Ancona e Brindisi, e per fronteggiare le basi nemiche di Kumbor, Sebenico e dell'isola di Curzola, nei mesi di settembre, ottobre e novembre si era attivato il punto d'appoggio di Vieste, con 2 F.B.A. e un hangar, essendo in corso i lavori per la costruzione della stazione di Varano, sul lago omonimo nella penisola del Gargano. Varano divenne operativa nell'aprile 1916, e subito dopo iniziarono i lavori per basarvi gli attesi bimotori Bresciani. Vi era, poi, un punto d'appoggio.

Il personale rappresentò un problema di difficile soluzione, e limitò ulteriormente lo sviluppo dell'aviazione marittima. Infatti, a differenza del R.

Esercito, che aveva potuto costituire un corpo aeronautico, nel quale erano confluiti gli ufficiali e i sottufficiali impiegati in aviazione,(6) la R. Marina doveva tener conto dei periodi d'imbarco e di comando cui era tenuto il proprio personale e, significativamente, gli ufficiali brevettati piloti. Il personale impiegato non traeva alcun beneficio di carriera dal rischioso incarico, quando addirittura non ne veniva svantaggiato. Infatti, l'impiego nel servizio aeronautico e la navigazione aerea non contavano né come periodo di imbarco né come periodo di comando. Questa regolamentazione obbligava a destinare il personale al servizio aeronautico solo temporaneamente, e ad avvicendare i piloti che avevano maturato sufficiente esperienza.

Un problema a parte era rappresentato dagli osservatori degli equipaggi degli idrovolanti. Infatti, nella R. Marina era prevalso il concetto di non assegnare un nucleo di osservatori alle stazioni, ma di comandarli alla bisogna ricorrendo agli ufficiali delle unità navali presenti nel dipartimento dove aveva sede la stazione. Era un'ulteriore conseguenza della naturale riluttanza a privarsi di valenti ufficiali destinandoli all'aviazione marittima; ma indicava anche una sottovalutazione del ruolo dell'osservatore, le cui responsabilità durante la missione comprendevano la scoperta, la ricognizione della rotta e del bersaglio, il lancio delle bombe, la difesa e l'offesa contro gli apparecchi nemici. Non era considerato a sufficienza il maggior valore rappresentato da un equipaggio affiatato e, soprattutto nell'eventualità di un avvicendamento o di uno spostamento delle navi in altra base, si dovevano sostituire e addestrare tutti gli osservatori; peggio ancora se le navi e gli idrovolanti uscivano in missione contemporaneamente. Ovviamente, la situazione non mutò neppure quando, nel 1916, fu istituita la specialità degli "Osservatori Aerei",(7) atteso che era stata inquadrata in un provvedimento volto a mantenere nell'aviazione marittima almeno una categoria di personale della Marina, dopo che si era

---

(6) Il Corpo Aeronautico Militare del R. Esercito, istituito con il r.d.l. 7 gennaio 1915, seguì ordinativamente l'Arma del Genio e venne ordinato nel modo seguente: 2 Comandi di aeronautica (aerostieri-dirigibilisti, aviatori), Battaglione aerostieri, Battaglione dirigibilisti, Battaglione squadriglie aviatori, Battaglione scuole aviatori, Stabilimento di costruzioni aeronautiche, Direzione tecnica dell'aviazione militare, Istituto Centrale Aeronautico.

(7) La specialità fu istituita dal ministero della Marina, che, con il supplemento al foglio d'ordini 6 novembre 1916, dettò anche i requisiti, le attribuzioni, le norme per l'istruzione pratica e per la nomina a domanda degli ufficiali già operativi quali piloti e osservatori.

deciso di abolire la partecipazione del personale marittimo al pilotaggio e alle operazioni della guerra sul mare.

Anche la consistenza del materiale, per tutto il 1915, si mantenne a livelli di insufficienza. Le cifre danno un quadro delle difficoltà in cui si dibatterono i comandi responsabili. Nel primo anno di guerra l'industria italiana produsse in tutto 382 velivoli e, alla fine dell'anno, si avevano in servizio e in attività:
- 36 idrovolanti e un aeroplano;
- 2 dirigibili, uno medio e uno piccolo dell'Esercito;
- 3 stazioni idrovolanti (Grado, Venezia e Porto Corsini);(8)
- 3 cantieri, di cui Ferrara con il *V. 2*, Jesi senza dirigibili e Campalto dell'Esercito con il *P. 4*;
- una nave appoggio idrovolanti a Brindisi: l'*Europa*;

oltre a punti d'appoggio e alla scuola idrovolanti di Taranto.

Ben diversa era la situazione dei reparti di idroaviazione della K.u.K. Marine, che, in questo primo anno di guerra, fu di fatto padrona del campo e svolse una intensa attività. Da Trieste, da Pola, da Kumbor e da Sebenico furono svolte missioni di esplorazione, di attacco, anche di dodici idrovolanti in formazione di squadriglia, alle basi e alle unità navali italiane, missioni di ricerca mine, di ricerca sommergibili e combattimenti aerei e, ancora, attacchi a obiettivi terrestri sul fronte dell'Isonzo e non solo. Venezia, Caorle, Monfalcone, Grado, Brindisi, Ortona, le foci del Po, del Piave, del Tagliamento, dello Sdobba, dell'Aussa, Ancona, il cantiere di Campalto furono gli obiettivi.(9)

L'idroaviazione della K.u.K. Marine era diventata un fattore nella guerra marittima, con compiti sempre crescenti e in crescente sviluppo.

L'attività dell'aviazione della R. Marina durante il 1915 fu, invece, modesta, e non solo per la scarsa disponibilità numerica, ma anche per la poca efficienza del materiale. In quei mesi, infatti, gli idrovolanti italiani effettuarono 261 missioni, di cui quelle a carattere strettamente bellico furono 12 da bombardamento e 198 di esplorazione, con una media giornaliera complessiva di 1,2 missioni. Quelle svolte dai dirigibili, con perdite dolorose, furono 13 da bombardamento e 8 da esplorazione.

---

(8) La stazione di Porto Corsini, situata sullo stesso parallelo di Pola, fu istituita come stazione di vigilanza e tale rimase fino al 1917.

(9) Fra l'altro, l'8 giugno, un idrovolante austriaco bombardò il cantiere di Campalto e colpì il dirigibile *P. 4*, alle dipendenze della R. Marina, che fu messo temporaneamente fuori uso.

Il 1916 e la cessione dell'organizzazione dei servizi aerei al R. Esercito

All'inizio del 1916, l'organizzazione dell'aviazione marittima era ben delineata, e finalmente poteva paragonarsi a quella austro-ungarica. Presso il V Reparto dello stato maggiore, l'Ispettorato dei Sommergibili e dell'Aviazione, con a capo un contrammiraglio, aveva il compito di provvedere alla preparazione sia del materiale sia del personale. Ad esso facevano capo gli Uffici dei servizi aeronautici dei gruppi di squadriglie di Venezia e di Taranto. Detti uffici divennero, poi, direzioni dei servizi aeronautici, con mansioni eminentemente tecnico-logistiche e funzioni ispettive, e con a capo un ufficiale superiore di vascello, come stabilì la circolare n. 471 del 26 giugno 1916, emanata dallo stato maggiore.

Malgrado i programmi di sviluppo, i finanziamenti ottenuti, l'impegno dei reparti e tutti i provvedimenti presi, le difficoltà si accrebbero al punto che parvero insuperabili. L'industria tardava a soddisfare le commesse, quella straniera consegnava materiali di caratteristiche insufficienti, le perdite superavano le nuove assegnazioni, e queste dovevano forzatamente imporre una varietà antieconomica di tipi. L'unico dato positivo era la riproduzione in serie dei modelli di motori e di idrovolanti finalmente in grado di soddisfare le esigenze operative del servizio di esplorazione. Nulla di fatto, invece, per la preparazione dei bombardieri di grande portata, perché i prototipi degli idrovolanti non erano riusciti, mentre per i trimotori Caproni terrestri la priorità delle commesse spettava al R. Esercito.

In questa situazione si ravvide l'inutilità di perseverare nel mantenere servizi aerei deficitari, alimentandone con sacrificio lo stato di crisi. La soluzione che si presentò come possibile fu la drastica e dolorosa cessione al R. Esercito dell'organizzazione dei servizi aerei della R. Marina, sia per quanto riguardava il materiale, sia per quanto riguardava il personale, a eccezione di un aliquota di osservatori.

Il 7 settembre 1916, un anno dopo il varo del programma che avrebbe dovuto potenziare il servizio aeronautico marittimo, fu emanato il decreto luogotenenziale n. 1213, che riuniva i servizi aeronautici del R. Esercito e della R. Marina e li faceva dipendere dal ministero della Guerra, tranne che per l'impiego e per l'addestramento operativo. In pratica, restavano alla R. Marina:

- la dipendenza disciplinare e per l'impiego delle stazioni aeronautiche al suo servizio;
- l'obbligo di provvedere ufficiali osservatori per le aeronavi e per i dirigibili a essa assegnati.

In conclusione, vista la pratica impossibilità di sviluppare come necessario l'aviazione navale, si rinunciò alle aviazioni ausiliarie e si accentrarono tutti gli aeromobili sotto il comando unico del ministero della Guerra per tutto quanto riguardava i settori studi ed esperienze, costruzione dei mezzi aerei, manutenzione di aeroporti, stazioni idrovolanti e cantieri, formazione del personale.

Risolto, come sembrò, il problema del personale, si affrontò il problema del materiale. Per i dirigibili, ne entrarono in servizio 3 di tipo medio, e si acquistarono in Gran Bretagna 4 piccoli da esplorazione; mentre erano in costruzione altri 2 medi e 8 da esplorazione. Cosicché, anche il servizio di esplorazione cominciò a essere svolto con regolarità. Per gli idrovolanti, presso la Macchi erano in piena produzione gli L. 1 e, poi, gli L. 2, e presso la S.I.AI. gli F.B.A., di cui la Savoia S.A. aveva ottenuto la licenza dalla Franco British Aviation Co.(10) Per le esigenze della caccia, il problema fu risolto ricorrendo all'ordinazione di aeroplani britannici Sopwith e francesi Niéuport, mentre per l'offesa fu risolto richiedendo al Comando supremo le missioni di bombardamento delle squadriglie Caproni del R. Esercito.

Così avvenne con quella del 1° agosto 1916 su Fiume, che vide 24 Caproni di diversi aeroporti attaccare in ondate di squadriglie il silurificio, i depositi di carburante e il cantiere Danubius. L'azione, pianificata in ogni dettaglio, fu condotta da 2000 m di quota, durò dai 25 ai 30', e diede luogo a una battaglia aerea ingaggiata da 4 Fokker e 2 Aviatik della difesa. Gli obiettivi furono centrati da 4 t di bombe da 142 mm e 25 kg, un Fokker fu abbattuto nel cielo di Muggia e un Caproni atterrò in territorio nemico, a Volosca, in emergenza motore.

Il 13 settembre toccò all'idroscalo di Trieste, allo Stabilimento Tecnico Triestino e all'arsenale del Lloyd: 22 Caproni, scortati da due squadriglie di Niéuport, sganciarono 4 t di bombe sugli obiettivi da 3000 m.(11)

---

(10) In Italia, ne furono riprodotti in totale 982, anche da Piaggio, Ducrot, Zari, Gallinari e I.A.M.

(11) Queste missioni strategiche furono richieste al Comando supremo, che le inframmezzò alle missioni sul fronte del Carso. Esse furono pianificate tatticamente con molti dei criteri adottati dalle *wings* statunitensi e britanniche nella seconda guerra mondiale: riunione di squadriglie in volo, scaglioni di attacco, direzioni di attacco, formazioni difensive, obbiettivi primari e secondari, azioni diversive, caccia di scorta ravvicinata e non, assistenza alla navigazione.

Il 1917

Il 1917 fu l'anno della riscossa per l'aviazione della R. Marina. L'idroaviazione andava affermandosi, specialmente nella guerra sottomarina, e quella italiana intensificava le missioni di sorveglianza e conquistava, gradualmente, il predominio su quella avversaria. Tuttavia, l'inserimento nei reparti operativi di un forte numero di piloti del R. Esercito non addestrati alla guerra marittima e l'insufficienza numerica di quelli rimasti della R. Marina, era stato causa di notevole inconveniente.

Per il resto, il trasferimento dei servizi aeronautici al R. Esercito si era risolto più in una decisione di principio che in una cessione effettiva.

Come ebbe a rilevare il vice ammiraglio Thaon di Revel nel febbraio 1917, appena ebbe riassunta la carica di capo di stato maggiore,

Un L. 3 in volo sulla Laguna. (Archivio M. Donnini)

Fiume, 1° agosto 1916. Il bombardamento dei Cantieri Danubius e del silurificio, effettuato da 24 velivoli Caproni del Regio Esercito. (Archivio M. Donnini)

> ... se di nome la nostra aviazione era passata al Ministero della Guerra, in effetto essa viveva ancora – e chi sa per quanto tempo – con mezzi e personale della Marina. Tutto questo poteva facilmente prevedersi prima della cessione; ...

perciò, Revel propose che i servizi aeronautici tornassero alla R. Marina, risolvendo il problema del personale, aggiungendovi l'ulteriore proposta di un programma di arruolamenti e di specializzazione. Contemporaneamente, a capo dell'Ispettorato sommergibili ed aviazione fu nominato il contro ammiraglio Giuseppe De Lorenzi.

Così, nel secondo semestre 1917, il regio decreto n. 1213 fu revocato, e l'aviazione di Marina riacquistò la sua completa autonomia, usufruendo al meglio di quanto il R. Esercito era andato apprestando in quei pochi mesi e, in particolare, del personale già addestrato. Infatti, i piloti del R.

Esercito addestrati armarono le prime aliquote di bombardieri Caproni(12) per la sorveglianza del traffico marittimo e quasi tutte le squadriglie da caccia terrestre assegnate alla R. Marina. Alcune di queste ultime furono armate da personale della R. Marina, come ad es., la 241ª squadriglia di Venezia, su Hanriot, entrata in servizio negli ultimi mesi di guerra.

Di pari passo, già nell'aprile 1917 era stato subito attuato il programma di reclutamento e di istruzione proposto da Thaon di Revel: erano state riaperte le scuole per piloti, motoristi e montatori del Pizzone, a Taranto, e quella per piloti e montatori di Bolsena. Poi, con il supplemento al foglio d'ordini dell'11 aprile 1917, fu bandita un'ammissione straordinaria ai corsi per i servizi d'aviazione. Per la prima formazione degli equipaggi dei gruppi da bombardamento terrestri già previsti dai programmi, si istituì e si diede sollecito avvio alla scuola basica di Santa Maria Capo Vetere, cui affluirono 300 allievi. Questi allievi avrebbero completato i loro brevetti presso le scuole di Foggia e della Cascina Malpensa, entrambe del R. Esercito. Fu affrontato anche l'altro problema delle commesse e furono presi accordi con il ministero delle Armi e Munizioni, affinché alla R. Marina fosse mantenuto il dovuto grado di priorità presso l'industria privata.

Con queste premesse, fra il luglio e l'agosto fu possibile procedere alla formulazione del nuovo "Programma dell'organizzazione dell'aviazione da svilupparsi nell'anno finanziario 1917-1918" che, nelle ottimistiche previsioni, si sarebbe esaurito nella futura primavera. In esso si prevedeva che alle ormai 16 stazioni sarebbero stati assegnati, fra idrovolanti e aeroplani, 80 velivoli da offesa, 158 da caccia e 251 da ricognizione, oltre a 150 idrovolanti per la difesa del traffico, da distribuire, ove possibile, nelle stazioni del Tirreno, dello Ionio occidentale e del sud della Sicilia. Alle stazioni di Porto Corsini, Ancona, Pescara, Valona, Santa Maria di Leuca e a quelle sul Tirreno sarebbero stati assegnati equipaggi fra quelli del R. Esercito già addestrati. Vi si stabilivano anche gli organici per le squadriglie delle diverse specialità: 8 velivoli, divisi in 2 sezioni, con 16 piloti per quelle da offesa; 12 velivoli, divisi in 3 sezioni, con 9 piloti per quelle da caccia, e 9 velivoli, divisi in 3 sezioni, con 9 piloti per quelle da ricognizione.

---

(12) Questi Caproni, in parte, armarono una squadriglia della R. Marina per la ricognizione sulle coste istriane, che effettuò, in seguito, anche missioni di bombardamento; in parte, operarono per la sorveglianza del traffico sul versante tirrenico. Per il loro pilotaggio, fu anche istituita la scuola di Santa Maria Capo Vetere, che fu colta in fase di sviluppo dalla fine delle ostilità.

Alle due aeronavi medie da bombardamento già operative, si sarebbero aggiunte due di tipo G e altre quattro di tipo M. Le aeronavi da esplorazione si sarebbero arricchite di 20 unità, comprendendovi quattro (poi 3) dirigibili medi, anche del R. Esercito, declassati dal ruolo di bombardieri. Agli aeroscali del Tirreno e dello Ionio occidentale sarebbero stati assegnati equipaggi del R. Esercito. Restava il problema dei bombardieri di grande portata per l'offesa alle basi navali austriache.

L'11 maggio, invitato dal gen. Cadorna, Gabriele d'Annunzio aveva compilato un memoriale sull'impiego degli apparecchi da bombardamento, nel quale suggeriva, delineandola in ogni dettaglio, l'offesa aerea sopra il porto di Pola e sulle navi da battaglia austriache, che "corazzate di prudenza, in clausura, covavano la gloriuzza di Lissa". Suggeriva anche di lanciare bombe munite di razzo urtante con ritardo sull'acqua o munite di razzo idrostatico, e di colpire con "romana perseveranza". Così, diceva:

> Il nostro primato nella costruzione dei grandi apparecchi è inoppugnabile ... Se un improvviso stratega dell'aria riuscisse a muovere le squadriglie ed i gruppi verso la massima efficacia dell'azione, come sembra che sieno per coordinarsi gli sforzi dei costruttori, noi confermeremmo non soltanto il nostro predominio sul nemico ma la nostra superiorità su ogni altra ala di guerra.(13)

---

(13) Gabriele D'Annunzio, volontario di guerra, fu combattente di mare, di cielo e di terra. Il 20 luglio 1915, anniversario di Lissa, è in missione d'interdizione da Venezia con il comandante Pietro Orsini caposquadriglia sul cacciatorpediniere *Impavido*. Partecipa con la squadriglia a molte missioni. Il 7 agosto vola con Miraglia su Trieste, e fino a dicembre compie con lui varie missioni sugli idrovolanti. Il 21 dicembre 1915, la morte di Miraglia annulla il volo su Zara, ma il 17 gennaio è di nuovo su Trieste con l'idrovolante di Luigi Bologna. Con questi il 23 febbraio 1916 ha un incidente in cui perde l'occhio destro. È costretto all'infermità nel buio assoluto fino a luglio. Il 16 di quel mese partecipa al bombardamento di Parenzo. Compila norme sull'impiego dell'aviazione. Da luglio a dicembre è con la III Armata. A fine aprile 1917 è caposquadriglia al Gruppo Squadriglie da Bombardamento del Comando Supremo. Promuove e partecipa ai tre bombardamenti di Pola dell'agosto, a quelli di Chiapovano e dell'Hermada, dove incassa 137 proiettili e viene ferito. Il 4 ottobre bombarda Cattaro. Promuove la costituzione di reparti aerosiluranti e ne esperimenta le tecniche di lancio. Dal 18 marzo all'armistizio comanda la Prima Squadriglia Siluranti Aeree della R. Marina. Costituisce la *Squadra di San Marco*, su tre squadriglie di bombardieri S.I.A. 9B, siluranti Ca. 5 e caccia S.V.A. Il 10-11 febbraio è con Ciano e Rizzo sui M.A.S. della Beffa di Buccari (*MAS 96*). Il 17 luglio e il 4 agosto

A fine agosto, preso atto della pratica impossibilità di dotarsi di un efficiente idrovolante da bombardamento, fu necessario modificare il programma aeronautico 1917-1918, al fine di dare soluzione al problema della offesa aerea con velivoli a grande portata. Lo stesso capo di stato maggiore della Marina vice ammiraglio Thaon di Revel definì chiaramente il concetto operativo e il programma per l'aviazione da bombardamento in una sua circolare.

Sono evidenti le difficoltà che la R. Marina doveva affrontare nel teatro adriatico, con una costa italiana priva di sufficienti punti d'appoggio naturali e una costa dalmata ridondante di rifugi. Il principio dell'irrinunciabilità dell'offesa aerea dall'aria alle basi della Marina I.R. e, in particolare, a quelle dei sommergibili e degli idrovolanti nemici, dovette essere comunque soddisfatto. Pertanto, il programma fu modificato prevedendo l'impiego di cinque dirigibili da bombardamento, anziché otto, e di bombardieri solo terrestri, non più con quattro squadriglie di otto aeroplani, ma con tre fortissimi gruppi da bombardamento: il primo, tra Venezia e Ferrara con un dirigibile categoria G, due categoria M e con 80 trimotori basati sul campo di Marcon; il secondo gruppo tra Chieti e Foggia, con un dirigibile categoria M e con 80 trimotori basati sul campo di San Severo; il terzo gruppo fra Brindisi e Valona, con un dirigibile categoria M e con 80 trimotori sul campo di San Vito dei Normanni. I tre gruppi avrebbero dovuto essere operativi per la primavera 1918, ma il loro approntamento poté iniziare solo verso il finire della guerra. Pertanto, alla data dell'armistizio si disponeva di appena 11 triplani Ca. 4 e 14 biplani Ca. 5 a Poggio Renatico e di 2 altri Ca. 5 a San Vito dei Normanni.

Ciò malgrado, per bombardare Pola e Cattaro si chiese nuovamente al Comando supremo il concorso dei reparti del R. Esercito. Questo fu il periodo in cui la cooperazione con i gruppi da bombardamento del R. Esercito raggiunse i risultati migliori.

Su Pola, in agosto, nei giorni 2, 3 e 8, andarono 72 trimotori; in settembre, nei giorni 3, 4, 27 e 29 andarono 58 trimotori, e altri 16 ripeterono l'attacco il 2 ottobre, tutti sempre scortati da caccia, idrovolanti, M.A.S. e naviglio silurante. A bordo, gli osservatori della R. Marina

---

1918 bombarda Pola. Il 9 agosto vola su Vienna. Nella battaglia di Vittorio Veneto combatte a bassissima quota lanciando bombe e manifestini. Fu M.O.V.M, Croce di Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia, cinque volte M.A.V.M., encomiato solennemente dal ministro della Marina, ricevette tre promozioni straordinarie per merito di guerra.

completavano gli equipaggi. Il carico di bombe di ogni singolo trimotore era di 250 kg. In ottobre, contro la base di Pola si svolse un'azione combinata di diciannove bombardieri e di un aerosilurante Caproni, ma la reazione contraerea e il concentramento dei riflettori impedirono ai piloti di completare la manovra di attacco, e il lancio fallì.

La prima azione italiana di aerosiluramento

Dopo gli esperimenti e i lanci di Alessandro Guidoni, nel 1914, con l'idrovolante Pateras-Pescara, l'idea di abbinare il siluro all'aeroplano tornò a farsi strada nel luglio 1917. Alla fine del 1916, erano iniziate le consegne del trimotore Caproni Ca. 3 (Ca. 33 per la ditta), propulso da tre motori Isotta-Fraschini V-4B, che sviluppavano 150-160 CV a 1400 giri e che, perciò, fu detto Ca. 450. In agosto, furono destinati all'impresa due Ca. 450 (matricole 2331 e 2334) della 201ª squadriglia da ricognizione marittima, basata sul campo di La Comina, in Friuli. L'obiettivo era la I Divisione della flotta da battaglia austro-ungarica nella base di Pola.

La potenza disponibile consentiva di portare in combattimento un siluro da 600 kg, che pesava più del normale carico di bombe; in più si doveva aggiungere il peso delle tenaglie e dei necessari rinforzi strutturali. Si dovettero risolvere diversi problemi per rinforzare la cellula e ricalcolarne il centraggio.

In settembre, i due Caproni, modificati ed equipaggiati con le tenaglie per il trasporto e lo sgancio del siluro, furono pronti.

La prova di lancio a volo radente fu eseguita il 29 settembre 1917, a Venezia, alla presenza del comandante della piazza, ammiraglio Luigi Cito Filomarino di Bitetto, e dei comandanti Emanuele Ponzio e Giovanni Roberti di Castelvero. Il siluro lanciato dalla quota di 20 m a 800 m di distanza, centrò il bersaglio. Il giorno seguente, un'altro lancio, ma a muso cabrato, falli con lo sprofondamento del siluro, evidentemente danneggiatosi nell'impatto irregolare.

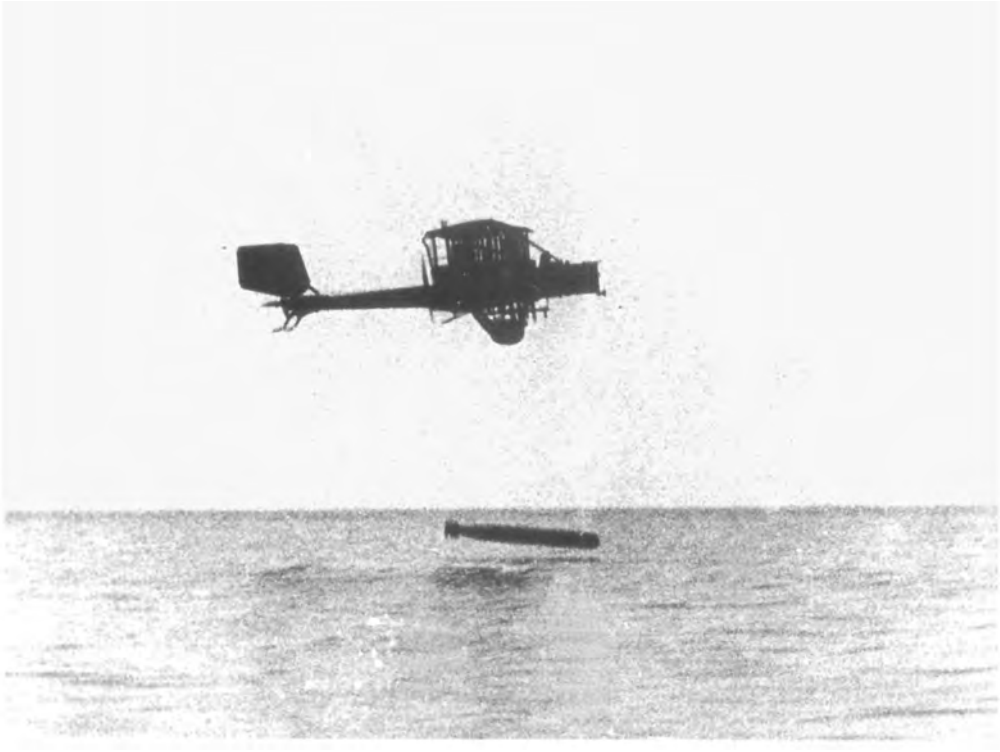
Il comando del Raggruppamento Squadriglie da bombardamento pianificò l'azione. Dovevano parteciparvi due nuclei di bombardieri, oltre all'aerosilurante, che avrebbero effettuati i loro attacchi scalati di due ore e mezza. La prima formazione, con 11 Caproni, doveva iniziare i decolli alle ore 22:00, a intervalli di 3'; la seconda formazione, con 8 Caproni più l'aerosilurante, avrebbe iniziato i decolli alle ore 00:30.

Fino ad allora, gli attacchi su Pola erano stati composti da una sola ondata, con rotta di avvicinamento proveniente dal Tagliamento.

La seconda formazione, perciò, sarebbe giunta sull'obiettivo ad attacco concluso, inattesa e, per giunta, provenendo a quota molto più alta e dal largo della costa istriana.

L'aerosilurante, in vista di Pola, doveva planare decisamente verso la rada, con i motori al minimo, cercando di puntare alle corazzate "Viribus Unitis" e, giunto alla minima distanza, livellarsi a pelo d'acqua e lanciare il siluro. Nel frattempo, quattro dei bombardieri dovevano tenersi alti, sopra i 3000 m, orbitando per attrarre su di sé i riflettori, e più alti del fuoco contraereo, e a tal fine portavano un ridotto carico di bombe. Gli altri quattro bombardieri dovevano attendere l'esito del siluramento e, se positivo, sganciare le bombe sul disastro, per ostacolare le operazioni di salvataggio.

La notte fra il 2 e il 3 ottobre 1917 la prima missione italiana di aerosiluramento decollò dal campo della Comina. Ai comandi del Ca. 3, matr. 2334, era il s. ten. Luigi Ridolfi; con lui erano l'osservatore ten. vasc. Ernesto Pacchiarotti e gli specialisti 2° capo timoniere Arturo Zavatti, armiere e 2° capo Daniele Minciotti, motorista; a prora era il motto "per la



Lancio di un siluro da un CA. 450 SIL. (Archivio M. Donnini)

patria", appeso alla tenaglia c'era un siluro da 700 kg. Fino al mese di luglio, Ridolfi era stato l'istruttore della Caproni al campo di Cascina Malpensa, dove, prima di chiedere di essere inviato in zona di guerra, aveva istruito più di 200 piloti. La navigazione notturna si svolse senza problemi, giunsero nel cielo di Pola illuminato da un solo riflettore e planarono per attaccare la divisione "Viribus Unitis". A 3000 m dal bersaglio e a 300 m di quota restituirono la potenza, ma appena i motori riagguantarono, improvvisamente, decine di riflettori, di mitragliere e di cannoni cercarono e videro l'aerosilurante. Picchiarono sui bersagli, in mezzo a una formidabile reazione contraerea, scendendo fra le corazzate, più bassi delle loro alberature e delle case che contornavano la rada, ma i fasci di luce li presero abbagliandoli e persero di vista la superficie del mare. L'osservatore sganciò il siluro alla cieca da circa 30 m, troppo alto, mentre ancora l'audace Ridolfi picchiava, e fu un fiasco. Ripresero quota nello scampo inseguiti dal fuoco nemico.

L'azione si concluse in un nulla di fatto e, anziché la promessa medaglia d'oro ci fu il silenzio.

L'azione non fu ripetuta, ma nel marzo 1918 si costituì un'intera squadriglia di siluranti aeree montata sui più potenti Ca. 5 (o Ca. 600), la "Prima Squadriglia Navale S.A.", posta al comando di Gabriele D'Annunzio, convinto e appassionato fautore del siluro aereo. Il suo motto "Sufficit Animus" non bastò. Una serie di inconvenienti ai motori e di gravi manchevolezze costruttive di questi nuovi trimotori fecero sì che l'unità non divenisse operativa prima dell'armistizio. Pacchiarotti fece parte della 1ª Squadriglia Navale S.A. e si dedicò allo studio e alla sperimentazione dei sistemi di sgancio del siluro.

Ridolfi terminò il conflitto con all'attivo 65 missioni di bombardamento, e fu il co-pilota del comandante Armani nell'azione su Cattaro. Cadde il 2 agosto 1919 a Verona con un Caproni durante un volo passeggeri con 16 giornalisti. Una macchina fotografica sfuggita a un passeggero colpì un'elica che, frantumata, tranciò a sua volta i longheroni di una fusoliera, provocando la caduta dell'aeroplano.

L'attacco a Cattaro

In quegli stessi giorni, con i bombardieri del R. Esercito, fu attaccata un'altra munitissima base navale austriaca. Nella notte fra il 4 e il 5 ottobre, sulla base dei sommergibili di Cattaro, furono sganciati 3120 kg di bombe da 12 trimotori Caproni delle squadriglie 1 bis e 15 bis, comanda-

te dai capitani D'Annunzio e Nardi. Il 25 settembre, i trimotori del gruppo R.A. (Raggruppamento Armani) erano giunti a Gioia del Colle da Centocelle, provenienti da Milano in 14, tutti nuovi di fabbrica. Gli equipaggi erano i veterani di Pola, Trieste e Chiapovano. Dovettero attendere che giungessero per ferrovia le bombe, nuove anch'esse. La missione richiedeva una lunga navigazione sul mare, ai limiti delle 5 ore e mezza di autonomia, con la possibilità di dover ammarare senza carburante al ritorno; e il Caproni galleggiava solo 1' e 17". Quando le bombe giunsero, si guastò il tempo e si dovette attendere fino al giorno 3.

Il pomeriggio del 4 i bombardieri, armati, furono allineati sul campo. Alle 23:00, un proiettore rivolto verso l'alto diede il segnale. Al comando del maggiore Armando Armani, decollarono tutti e 14 a intervalli di 4 minuti, ciascuno con 4 uomini di equipaggio, carburante per sei ore, 2 granate mina da 260 mm (80 kg) e 4 granate mina da 162 mm (25 kg), per un totale di 260 kg; due rientrarono per problemi ai motori, gli altri volarono incontro all'obiettivo alla quota di 3000 m, in mediocri condizioni di visibilità e con una forte deriva. Sul mare, lungo la rotta, si era addensata una foschia sempre più fitta, che obbligò a navigare per lunghi tratti con la sola bussola e con le stelle, mentre il vento in quota faceva scarrocciare verso sud. Le Bocche di Cattaro apparvero dopo 2 ore e 20'. Fortunatamente, prima della partenza, il ten. vasc. Andrea Bafile aveva fatto montare sugli aeroplani bussole a liquido, tipo torpediniera, tolte dagli idrovolanti, determinando anche le rotte sui percorsi di andata e ritorno, ma senza aver potuto calcolare le deviazioni di tutti i rombi.(14)

Nei piani, i bombardieri (con a bordo del Caproni 4160, il magg. Gabriele D'Annunzio, neo-promosso) dovevano essere assistiti nella navigazione, con i proiettori e con le segnalazioni, da sette gruppi di siluranti scaglionate sulla rotta fino a 12 miglia dalla Punta d'Ostro (Cattaro), poi, da segnali e fuochi indicatori Coston verde e rosso sulla costa italiana, da Vieste a Brindisi. Nella rotta di andata, il primo proiettore del VII gruppo di siluranti, a 12 miglia dalla costa, fu visto egualmente e reindirizzò la loro

---

(14) La M.O.V.M. ten. vasc. Andrea Bafile comandava la regia torpediniera *Ardea*. Fu in realtà il principale organizzatore dell'impresa, e volle parteciparvi quale osservatore sul Caproni 4148. Come D'Annunzio, propugnatore dell'impresa, fu un combattente completo: marinaio e aviatore fino ai giorni di Caporetto e, dopo, fante di Marina a difesa del basso Piave. Cadde il 12 marzo 1918 in un'ardita ricognizione oltre il Piave, meritando la massima ricompensa.

navigazione, poi, la deriva allontanò i bombardieri dalla rotta delle siluranti, e i proiettori, rivolti verso l'alto, non poterono essere visti, tranne che da un equipaggio; nella rotta di ritorno la visibilità peggiorò, ma i segnali sulla costa furono visti, e i bombardieri, dopo 5 ore e 15' di volo, rientrarono alla base indenni, meno uno che atterrò con scarso carburante a Manfredonia, ma senza danni. La sorpresa fu completa e la reazione nemica si manifestò lenta e scoordinata. Furono colpite la stazione dei sommergibili a Genovich, quelle delle siluranti e degli idrovolanti, alcuni magazzini portuari a Cienvich e un deposito benzina a Kumbor. La foschia crescente obbligò gli ultimi equipaggi a sganciare a tempo. Purtroppo sarebbe occorso un numero quadruplo di bombardieri per offendere in modo durevole o distruggere tutti gli obiettivi della munitissima base, molto dispersi.

Questi attacchi a massa degli italiani rimasero memorabili (stranamente, non furono pianificati e non si ripeterono con la stessa violenza contro le basi britanniche nella seconda guerra mondiale). Anche Trieste e Fiume, in questo anno, furono attaccate da formazioni pesanti di trimotori; ma, per le ragioni sopra dette, le azioni mancarono del carattere della continuità.

Il concetto informatore dell'impiego a massa dei velivoli bombardieri colla maggiore continuità possibile, laddove fosse stato eccessivamente rischioso impiegare le navi da guerra, restava, comunque, inalterato, e queste due condizioni erano state ribadite nella circolare, dell'ottobre 1917, del capo di stato maggiore vice ammiraglio Thaon di Revel

Gli idrovolanti e i dirigibili della R. Marina fecero anch'essi la loro parte. Il 4 aprile, i cantieri del Lloyd di Trieste furono attaccati da una squadriglia di idrovolanti, in risposta a un attacco su Grado. Il giorno 17, ben 14 idrovolanti fra italiani e francesi intercettavano in mare aperto una squadriglia nemica diretta su Venezia e ingaggiavano combattimento. Caddero un italiano, un francese e un austriaco. Il 13 giugno 1917, il Comando in capo del dipartimento di Venezia pianificò il bombardamento della stazione idrovolanti di Parenzo con il dirigibile *M. 8* al comando del cap. di corvetta Agostino Penco.

L'azione si svolse la notte fra il 18 e il 19 giugno, e l'aeronave colpì gli obiettivi con 500 kg di bombe, da 3700 m di quota, rientrando indenne all'aeroscalo di Ferrara. Quest'aeronave della Marina compì quattro missioni su Pola e su Parenzo, lanciando in tutto 2000 kg di bombe, ma fu incendiata nell'hangar da un bombardamento eseguito il 29 settembre 1917 dagli idrovolanti di Parenzo *K 186* e *K 227*. Fallì il contrattacco navale contro le siluranti nemiche di appoggio, predisposto dal Comando in capo del dipartimento di Venezia dopo la perdita dell'*M. 13*, avvenuta a

Jesi due notti prima, in identiche circostanze. L'*M 13* aveva bombardato il cantiere navale di Lussin Grande con 1000 kg di bombe, nella notte fra il 18 e il 19 settembre. Entrambe le aeronavi appartenevano alla R. Marina.

Il 4 luglio, il Comando in capo dell'Armata emanò la circolare 619 RR, che ridisciplinava in dettaglio il servizio delle varie stazioni del Sud Adriatico, adeguandolo al loro crescente sviluppo e agli impegni contratti con gli alleati per la vigilanza subacquea a mezzo aereo sulla zona Valona-Otranto. Né veniva trascurata l'attività offensiva.

L'11 e il 16 luglio 1917, Durazzo subì due duri attacchi. In particolare, quello del giorno 16 fu portato da tutti gli F.B.A. ed L. 3 efficienti nel basso Adriatico, scortati in rotta dalle siluranti. Vi parteciparono ben 18 idrovolanti: 3 della squadriglia di Brindisi (ten. vasc. Pierozzi), 5 della r.n. *Europa*, (ten. vasc. Pellegrini) e 7 della squadriglia di Valona (cap. fant. Fabretti), che si riunirono in volo in formazioni di squadriglie. Un F.B.A. di Brindisi montava il trasmettitore R.T. Era prevista anche la partecipazione degli idrovolanti di Otranto.

La missione era stata pianificata dal Comando in capo dell'Armata e fu comandata personalmente dal cap. di fregata Denti di Piraino, direttore dei Servizi Aeronautici del Sud Adriatico, che prese posto come osservatore sull'F.B.A. n. 14 di Pierozzi. Furono contate più di 33 bombe a segno, principalmente sulla stazione idrovolanti. Fu la più importante missione offensiva svolta dall'idroaviazione, anche alleata, durante tutta la guerra.

Non mancò la cooperazione con il R. Esercito. Gli idrovolanti e i dirigibili della R. Marina, a loro volta, intervennero a sostegno delle truppe durante il ripiegamento alla linea del Piave, e fra novembre e dicembre effettuarono 404 missioni per appoggio tattico. Fu sgombrata e trasferita a Porto Corsini la stazione di Grado, e la "Miraglia" dal 1° novembre accentrò tutte le operazioni del settore alto Adriatico, cooperando anche nello sgombero di Venezia. Nel basso Adriatico, gli idrovolanti di Valona proseguirono nelle azioni su Durazzo. La vigilanza aerea sulle basi e sul traffico marittimo divenne sistematica.

Riportiamo alcuni dati che mostrano anche per il 1917 lo sviluppo impresso all'aviazione della Marina:

- si era costituita a Ghedi la prima squadriglia Caproni, la 201ª da ricognizione marittima, con 4 Ca. 450 che, trasferitisi sul campo di Marcon, volavano dall'alba al tramonto in vista della costa, dandosi il cambio in volo ogni due ore;
- furono volate 8185 missioni, delle quali 6358 per il servizio di esplorazione;

Un aerosilurante Ca. 5 della 1ª Squadriglia Navale S.A. (Archivio M. Donnini)

- il personale contava 316 ufficiali e 4966 aviatori, e le stazioni erano ora 30.

A questi progressi si accompagnavano quelli compiuti nel materiale, e andavano delineandosi i caratteri delle specialità della caccia, del bombardamento, della ricognizione e delle siluranti aeree.

Infatti, era entrato in linea l'idrovolante Macchi M. 5, il primo idrocaccia della R. Marina, armato con due mitragliatrici. Si era sperimentato l'aerosiluramento, e nel marzo 1918 si era impostato un reparto di siluranti aeree Ca. 5, la 1ª Squadriglia Navale S.A.,(15) il cui ideatore e comandante Gabriele D'Annunzio, messe da parte le grandi gesta di cui era stato propugnatore ed eroe, mise grande cura nella sua opera e non fu da meno di qualunque capo militare. Suggerì e seguì le modifiche da apportare al Ca. 5, dettò le norme per il volo in formazione di squadriglia, e produsse anche studi di grandissima importanza sull'impiego dell'aviazione in cooperazione con la fanteria (1917).

Purtroppo, come già si era sperimentato nel 1915 con le commesse sempre più grandi all'americana Curtiss, anche la qualità della produzione Caproni ebbe un decremento direttamente proporzionale all'aumento delle maestranze. La Prima Squadriglia Navale S.A. ricevette inizialmente la versione con motori FIAT.

---

(15) S.A. stava per "Siluranti Aeree", e da quelle iniziali trasse spunto D'Annunzio per coniarne il motto "Sufficit Animus".

LETTERA DEL COMANDANTE LA 1ª SQUADRIGLIA NAVALE S.A., MAGGIORE DI CAVALLERIA GABRIELE D'ANNUNZIO, INVIATA ALL'ISPETTORE DEI SOMMERGIBILI E DELL'AVIAZIONE IL 7 SETTEMBRE 1918.

All'Ispettore dei Sommergibili e dell'Aviazione
(Ufficio del Capo di S.M. Della Marina)

Il Direttore dei Servizi Aeronautici dell'Alto Adriatico mi ha comunicato per "conoscenza e norma" la nota della Signoria Vostra che si riferisce al collocamento dei "portabombe" negli apparecchi "Ca 600 HP" ora muniti di tenaglie pel lancio del siluro marino.
È da ricordare che la 1ª Squadriglia Navale S.A. fu costituita per aggredire navi nemiche in moto o in porto, dopo studii ed esperienze che danno probabilità di riuscita a questa azione singolare.
Il sottoscritto assunse il comando della Squadriglia specialmente perchè un tal còmpito le era assegnato. Questo compito è prescritto dalle iniziali S.A. (Siluranti Aeree) che distinguono la Squadriglia ed è spiritualmente confermato dal motto che carica la nostra impresa.
Togliere le tenaglie alle carlinghe per convertire i nostri "Ca 600 HP" in usuali apparecchi da bombardamento è una forma inattesa e immeritata di destituzione; la quale comporta la dolorosa rinunzia del sottoscritto al comando di una "S.A." ridotta a una vana millanteria.
La Signoria Vostra ben sa che il ritardo nel tentativo non è da apporre se non alla laboriosissima e incresciosissima crisi del "600 HP" . Dopo circa dieci mesi di sollecitazioni quotidiane, di suppliche, scritte e verbali, d'inespugnabile pazienza, non v'è oggi nei nostri ricoveri un sol apparecchio capace di compiere quel volo di guerra.
A furia d'insistenze giustificate dalla cattiva prova di motori adottati e da più di una sciagura nei campi di collaudo, si ottenne che le nostre Siluranti Aeree fossero munite di motori "Isotta-Fraschini", molto più leggeri e specialmente più sicuri alla ripresa: qualità per noi essenziale. La sostituzione richiese troppo più tempo che non fosse previsto.
In sèguito, poichè la nuova tenaglia sottile aveva un grande difetto di collocazione e un gioco di sgancio molto incerto, fummo costretti a rimettere in suo luogo la primitiva tenaglia pesante.

Dopo tante vicende, un avviso fermo del Commissariato ci invitava a ritirare senza indugio le quattro siluranti aeree finalmente pronte per il 30 agosto. Ma un telegramma del 2 settembre, spedito dal Comando del Deposito di Taliedo, ci annunziava che la Commissione dell'Ufficio di esperienze aveva stabilito doversi sostituire tutte le eliche e tutti i mozzi "V 6" del "600 HP", dichiarati non atti a voli di guerra finchè non fosse eseguito il cambio.
Infatti era già stato da noi notato come i mozzi d'elica si riscaldassero facilmente, fino a provocare gravissime avarie.
A questa negligenza dei costruttori nella rifinitura si debbono altri inconvenienti che non giova qui enumerare.
Il collaudo vien fatto a 1500 kg di carico e a 200 metri di quota per velivoli che dovranno portare in guerra 2100 kg di carico e raggiungere una quota minima di 3000 metri.
Un apparecchio (11613), ad esempio, fu consegnato coi comandi dei motori e delle pompe "invertiti", senza che alcuna indicazione facesse attento il pilota nel punto di spiccare il volo.
Spesso le chiavarde sono allentate, i timoni di profondità sono smossi, le fiancate delle carlinghe mal frenate, come nell'apparecchio "11609" che in volo perse il coperchietto del magnete destro, ebbe sfilata la coppiglia del galleggiante nel primo carburatore del motore di sinistra, e altri guasti più o men lievi, dovuti all'incuria nella registrazione generale della macchina tanto più delicata quanto più potente.
Com'è a notizia della S.V. il nostro "Nazario Sauro" si perse per la rottura dell'elica centrale prodotta senza dubbio dall'affocamento del mozzo.
Per la stessa causa, nel nostro "Andrea Bresciani" i mozzi delle eliche laterali si fusero, nel nostro "Giuseppe Miraglia" si fuse il mozzo dell'elica centrale.
Certo era mancata una diligente smerigliatura dei mozzi sui perni, come per solito manca quella minima rifinitura che richiede ogni macchina destinata allo sforzo ed al rischio della battaglia celeste.
I depositi non hanno un numero di motoristi bastevole per approntare alla consegna gli apparecchi. Cosicchè il sottoscritto, considerando le difficoltà del campo e la delicatezza dei motori I.F. propone che un gruppo di suoi meccanici e di suoi piloti si trasferisca a Taliedo, in tempo opportuno, per curare l'approntamento e per eseguire il trasporto

degli apparecchi destinati alla Prima Squadriglia Navale.
Che caldissimamente alla S.V. raccomando perchè non voglia diminuirla, anzi cancellarla, abolendo quel còmpito che è la sua prima ragione di vivere e di combattere.
La S.V., mentre si attende non senza fede l'avvenimento del siluro alato, che parta da grande e sicura attesa per cercare la sua preda guidato dal calcolo infallibile, ci consenta di "venire alle corte": modo di aggredire e di colpire rimasto pur sempre in onore, come gli Italiani in questi ultimi tempi hanno non ingloriosamente dimostrato.
Noi potremo intanto – al duplice uso – collocare nella tenaglia la bomba da 400 mm., quando ci sia fornita.
Inoltre, se la S.V. vorrà concedere alla Squadriglia volenterosa due nuovi ricoveri, il sottoscritto confida di ottenere dalla benevolenza e liberalità del Commissariato altri quattro "Ca 600 HP" da attrezzare col "portabombe" per imprese diurne e notturne.
Di questi uno – il "Mariano D'Ayala" – è già a S. Nicolò di Lido e ha già cominciato il suo lavoro.
Voglia la S.V. perdonare l'ardimento della rimostranza a chi troppo è stretto dal rammarico di vedersi disarmare nell'ora in cui i suoi sforzi erano forse per essere coronati dalla non insolita fortuna. E non tolga a un piccolo gruppo di 15 combattenti l'occasione di mostrare anche una volta, in servizio della Marina, un ardire di sacrifizio che è pari all'orgoglio di aver meritato dal Capo il più severo dei còmpiti.
Della S.V. devotissimo sempre.

Gabriele D'Annunzio
Comandante la Prima Squadriglia Navale S.A.
In San Nicolò di Lido
7 settembre 1918

Le vicissitudini del reparto, che non divenne mai operativo a causa dei problemi del velivolo, progettato bene ma costruito male, portarono in maggio D'Annunzio a far aggregare alla squadriglia un nucleo di bombardieri veloci, e in luglio un nucleo di caccia-ricognitori.

Quindi, ottenne che il campo di San Nicolò del Lido fosse assegnato alla nuova "Squadra San Marco", ideata e costituita su tre "stormi" o squadriglie: una squadriglia caccia-ricognitori su 16 S.V.A. (Stormo S.V.A.), una

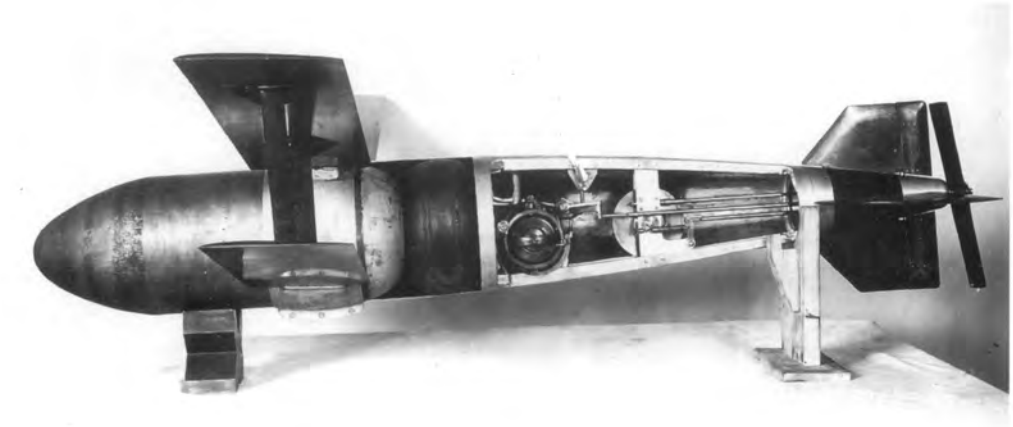
squadriglia siluranti aeree su 16 Ca. 5 (1ª Squadriglia Navale S.A.), una squadriglia bombardieri su 16 S.I.A. 9B (Secondo Stormo S.I.A. 9B), i due Ca. 450 siluranti, ora nuovamente bombardieri, oltre a due Ca. 4, con serbatoi supplementari, richiesti; e D'Annunzio progettava di inquadrarvi anche la 87ª Squadriglia "Serenissima": gli S.V.A. del volo su Vienna. Questa fu, praticamente, la prima grande unità multiruolo per la guerra sul mare. D'Annunzio ricevette la terza promozione straordinaria per merito di guerra,

> per aver organizzato con nuovo disegno la Prima squadriglia navale S.A. e la Squadra aerea di S. Marco e per aver condotta questa nelle due ultime offensive, sempre di persona e primo sempre, talvolta con doppio servizio nello stesso giorno e nella stessa notte.

Gli stemmi dannunziani della "Squadra San Marco". (Archivio M. Donnini)

Le telearmi e gli aerosiluri

Anche l'armamento era progredito, e si stavano sperimentando nuove armi, come l'aerosiluro alato e le bombe plananti anti-nave. Queste armi erano state sviluppate per superare i problemi connessi col bombardamento delle navi da parte dei dirigibili e con l'attacco silurante a volo radente. Così, nel 1918, l'ing. del genio Crocco e il cap. del genio navale Alessandro Guidoni realizzarono una bomba "stand off" per dirigibili, e un aerosiluro, sostentato da un piccolo aliante biplano. La bomba planante, detta telebomba perché dotata di ali biplane e di sistema di controllo autonomo, poteva essere sganciata da dirigibili da 2000 m, quota operativa, raggiungendo in picchiata una velocità di 400 km/h, e planando, poi, per circa 12 km, fino a cadere in verticale al termine della planata. Le tre fasi del volo erano comandate da una camma, collegata a un elica mossa dal vento. Anche l'aerosiluro planava da lontano verso il bersaglio e, nell'impatto con l'acqua, si liberava dall'aliante, proseguendo poi la sua traiettoria come ogni siluro marino. In pratica, l'aerosiluro consentiva quota di sgancio ben superiori ai 5-10 m consentiti dalla delicatezza delle armi.(16)



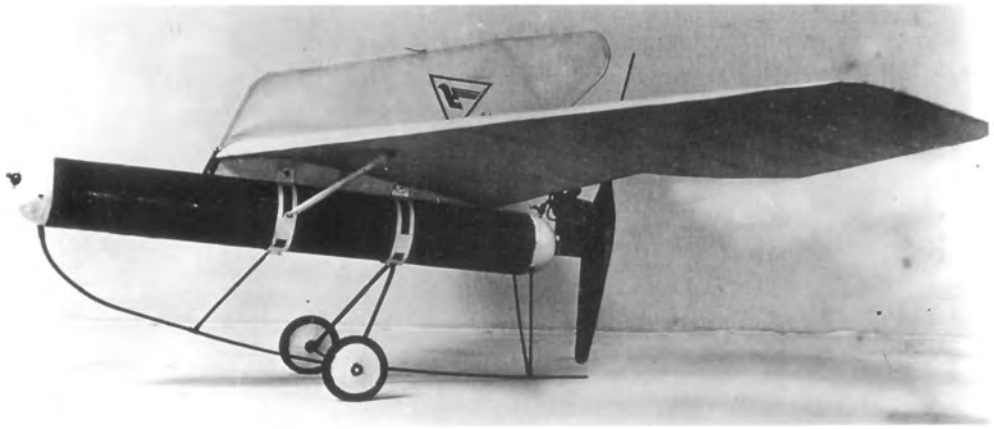
Telebomba. (Archivio M. Donnini)

(16) L'unico risultato di queste realizzazioni avveniristiche fu l'acquisto dei brevetti da parte della U.S. NAVY.

Il 1918 e la vittoria

Nel 1918, le stazioni idrovolanti si accrebbero fino a coprire le coste dell'intera penisola. All'inizio dell'anno erano armate quelle di Venezia, Porto Corsini, Ancona, Varano, Brindisi, Santa Maria di Leuca, nave *Europa*, Valona, Taormina, Catania, Milazzo, Palermo, Sapri, Napoli, Civitavecchia, Piombino, Campiglia, Livorno, Spezia, Varazze, Porto Maurizio, San Remo, Cagliari, Terranova e Pausania. Gli aeroscali armati erano: Ferrara, Jesi, Brindisi, San Vito di Taranto, Grottaglie e Ciampino. Vi erano, poi, le scuole idrovolanti di Bolsena e di Taranto. Erano, inoltre, in costruzione altre stazioni, campi di volo e altri aeroscali previsti dal programma 1917-1918.(17)

Con un tale sistema di basi, si poterono sviluppare sia le attività di offesa alle basi e alle unità navali nemiche e sia quelle di sorveglianza delle attività nemiche. Anche la difesa del traffico si avvalse di un numero adeguato di stazioni, di idrovolanti e di dirigibili destinati alla scor-



Aerosiluro. (Archivio M. Donnini)

(17) Entro la primavera 1918 avrebbero dovuto essere completate le stazioni idrovolanti di Ravenna, Pescara, Santi Quaranta, i campi di volo per reparti da bombardamento a Venezia, Poggio Renatico, San Severo, San Vito dei Normanni, Valona e, per quelli da caccia della difesa, a Ferrara e Jesi. Inoltre, l'aeroscalo di San Severo, per un'aeronave da bombardamento e quelli di San Vito dei Normanni, Otranto e Valona, per aeronavi da esplorazione.

ta dei convogli e alla scoperta dei sommergibili e delle mine.(18) Lo sviluppo della rete di stazioni lungo tutta la penisola consentì di coprire le rotte costiere dei convogli, senza soluzione di continuità fra un settore e l'altro.

Contemporaneamente a queste missioni, furono svolte 71 azioni di appoggio tattico alle operazioni terrestri sul basso Piave, con la partecipazione di 549 idrovolanti. Grande importanza rivestirono le missioni notturne di trasporto di informatori nelle retrovie nemiche. Fra il 30 luglio e il 29 ottobre, il ten. vasc. Eugenio Casagrande compì una cinquantina di queste missioni, meritando la Medaglia d'Oro al Valore Militare.

Queste azioni si sommarono a quelle contro le basi della flotta nemica. Su Pola andarono 126 idrovolanti, su Durazzo 332, e altri 226 compirono attacchi sulle coste dalmate. Il 17 agosto, il dirigibile *A. 1*, dopo aver bombardato Cattaro, fu abbattuto dal fuoco contraereo. Anche gli stormi britannici 66th e 67th, di base rispettivamente a Otranto e a Taranto, bombardarono le basi austriache del basso Adriatico, svolsero servizi regolari di ricognizione e, il 4 settembre, tentarono anche un'azione di siluramento, con 4 idrosiluranti *Short* trasportati su chiatte rimorchiate. In tutte queste missioni furono colpite varie unità navali: il 6 settembre, a Cattaro, la K.u.K *Monarch*, colpita da bombe, subì danni importanti; il giorno 11, sempre a Cattaro, furono colpiti i piroscafi *Laszlo* e *Zriny*. A Durazzo, il giorno seguente, un idrovolante centrò con le bombe un sommergibile; il giorno 15, un dirigibile colpì la nave *Dobrdo* e altre due navi furono colpite il giorno dopo. Il 2 ottobre 45 idrovolanti delle stazioni di Valona, Otranto e Brindisi, insieme a 37 idrovolanti britannici effettuarono il bombardamento a scaglioni di Durazzo.

In maggio il programma 1917-1918 avrebbe dovuto essere completato, ma una serie di difficoltà, aggravate dalla necessità di ripianare le perdite subite nella ritirata al Piave, fece slittare questa previsione al 1919. Pertanto, vi si aggiunsero solo 12 dirigibili esploratori dei tipi P.V. e O, in sostituzione di quelli ormai logori e a piccola autonomia.

---

(18) Per la difesa del traffico erano in programma le stazioni di San Vito di Taranto, Trapani, Ponza, Orbetello, Porto Ferraio e Rapallo, il campo di volo di Sarzana (squadriglia caccia) e gli aeroscali di Palermo, Augusta, San Biase, Policastro, Pompei, Corneto, Tarquinia, Campiglia Marittima, Pontedera, Chiavari Albenga, Arma di Taggia.

RAPPORTI ORIGINALI DEL TEN. VASC. EUGENIO CASAGRANDE SUI 15 VOLI SPECIALI COMPIUTI DAL 30 LUGLIO AL 29 OTTOBRE 1918

1ª Missione speciale (tenente 8° Bersaglieri De Carli, caporale 8° Bersaglieri De Carli. 30 luglio 1918. Dalle ore 3 alle ore 4,30). [*Cors. agg.*]
Località: Canale Nicèsolo a monte dei Casoni Fumolo.
In volo alle ore 3 dirigo per Cortellazzo. Giunto a Piave Vecchio vedo accendere successivamente i proiettori di Caorle, Grado, Salvore e Parenzo; continuo in rotta per Punta Tagliamento facendo quota, ma non potendo oltrepassare 1600 m a causa delle nuvole che coprono quasi completamente la luna. Al traverso di Baseleghe comincio a togliere poco per volta il motore per dare l'illusione, a chiunque mi senta, che mi allontano, e plano entro terra. Il motore, regolato a *rallenty* a soli 200 giri non produce alcun rumore; plano inoltre con picchiata media di 5° soltanto evitando così anche il rumore prodotto dal sibilo dell'apparecchio per la forte velocità.
Riesco così a portarmi sulla verticale del tratto di canale scelto per l'ammaraggio, a 10 km entro terra. La luna completamente coperta ostacola il riconoscimento della località e mi lascia molto incerto sulla possibilità di ammarare; a 200 m di quota passo su Casoni Fumolo, che riconosco. Manovro per prendere quota allontanandomi dal canale in modo da evitare di ricorrere a forte picchiata che avrebbe prodotto rumore, indi viro e riesco, lasciandomi cadere alla minima velocità, a prendere acqua, senza incidenti. Tolgo subito il contatto arrestando il motore e, approfittando dell'abbrivio dell'apparecchio, attracco a terra alle ore 3,38. Sbarca a terra il tenente che compie una breve perlustrazione, mentre io aiuto il caporale a sbarcare materiali e piccioni.
Alle 3,50 ridecollo allontanandomi basso, verso il Tagliamento.
Sulla palude Sindacale faccio quota, indi dirigo per il ritorno passando la Livenza a S. Giorgio e il Piave a Cortellazzo. Ammaro a S. Andrea alle ore 4,30.

13ª Missione speciale (capitano mitragliere Dispensa, Tenente 164° Fanteria Meazzi, 21 ottobre 1918. Dalle ore 20,40 alle 22,30). [*Cors. agg.*]
Località: Canale dei Lovi presso Villaviera.

Il ten. vasc. Eugenio Casagrande. (Archivio M. Donnini)

Riparto, appena rifornito l'apparecchio, alle ore 20,40.
Attraverso le linee sul Tombolino e punto direttamente sul mare verso Punta Tagliamento. Al traverso di Baseleghe, spengo e plano dirigendo entro terra. Passo su Villaviera a 800 m, poi accosto e torno indietro, prendendo acqua nel punto stabilito, a circa 6 km dalla costa, alle ore 21,15. Non riesco ad attraccare alla riva poiché vado in secca ad una cinquantina di metri da essa. Gli ufficiali si tolgono le scarpe e vanno a terra sbarcando il materiale. Alle ore 21,35 ridecollo, evitando passare basso su Villaviera dove risiede un distaccamento austriaco e dirigo per il Piave puntando verso S. Donà. Dalla Livenza fuoco antiaereo piuttosto nutrito dalle batterie su pontoni, tiro molto mal diretto non essendovi proiettori. Sono molto disturbato dai tre proiettori di Sette Casoni, sui quali passo a 100 m. Passo il Piave a Grisolera a 1200 m. Tolgo mezzo motore ed inizio il *planè* dopo aver acceso i fanali di via. Improvvisamente vedo aprire fuoco antiaereo intenso dalle batterie nostre. Spengo completamente il motore e faccio i segnali col Donath. Il fuoco continua aumentando di intensità. Picchiando l'apparecchio perdo rapidamente quota nella speranza di non essere colpito. A 300 m visto che il fuoco continua spengo anche i fanali di via e, deciso di ammarare nella laguna Maggiore, passo sulle vampe della batteria antiaerea più vicina ad essa. Arrivato a qualche metro dall'acqua, riattacco per mettermi nella scia della luna ed ammarare. Appena ridato motore partono alcune salve dirette in laguna. Prendo subito acqua e tolgo il

contatto. Il fuoco in laguna cessa completamente dopo qualche istante, quello antiaereo dura ancora qualche minuto. Rimetto in moto e dirigo senz'altro su Venezia, volando bassissimo sulla laguna.
Rientro alla base alle ore 22.

Tre furono i principali problemi che si presentarono nell'attuazione del programma: anzi tutto, il personale necessario per armare i nuovi aeromobili, poi, gli aeroplani da bombardamento e, infine, la costruzione delle loro basi nel settore del basso Adriatico.

Il materiale di volo della R. Marina esistente constava di 154 idrovolanti e 12 aeronavi, dislocati in 12 stazioni e 5 aeroscali. Il personale in forza era rappresentato da 202 ufficiali delle diverse categorie e da 2889 persone di bassa forza. Si prevedeva un incremento di 284 idrovolanti, 204 aeroplani e 4 dirigibili, per i quali si era calcolato un ulteriore fabbisogno di 1885 unità, tra ufficiali e bassa forza. Per il personale dei nuovi reparti terrestri da bombardamento, si impiantò la scuola di Capua, e si previde l'istruzione e l'impiego sui Caproni di aviatori statunitensi. A questi furono anche assegnate le stazioni di Porto Corsini e di Pesaro. La stazione di Santa Maria di Leuca, invece, fu armata dal Royal Naval Air Service britannico.

Nel secondo semestre, cominciarono ad affluire nuovi velivoli da bombardamento,(19) ma si dimostrarono meno sicuri dei modelli precedenti. Inoltre, per alcune loro basi del Sud, i lavori si dimostrarono più complessi di quanto previsto.

La guerra marittima in Adriatico nel 1918, fino al mese di settembre, fu combattuta dall'aviazione navale. Contemporaneamente al crescendo dell'attività aerea della R. Marina, si assistette al decremento di quella austro-ungarica e, alla fine delle ostilità, l'aviazione marittima italiana aveva guadagnato un'indiscussa superiorità. Così è dimostrato dal numero di missioni di

(19) Le principali versioni del Ca. 5 terrestre, dopo il Ca. 44 dalla difficile messa a punto, furono il Ca. 45 e il Ca. 46. Le motorizzazioni usate furono il FIAT A-12 da 200 hp (149 kW) alla potenza normale e 240 hp a 1400 giri, potenza massima, pesante 390 kg; l'I.F. V-6 da 250 hp, 280 hp di massima a 1850 giri e 280 kg di peso (1 hp per kg), e il Liberty Motor tipo 6 da 380 hp a 1600 giri, del peso di 395 kg. Le velocità massime ottenute con le tre diverse motorizzazioni erano rispettivamente: 150/160 km/h, 130/140 km/h, 160/170 km/h.

bombardamento effettuate dagli idrovolanti: 1382 italiane contro 145 austro-ungariche. Il numero dei voli effettuati nei dieci mesi del 1918 fu di 17036.

L'aridità dei numeri cede dinanzi alla qualità e quantità dei risultati, e fa apparire netta l'enormità dei progressi compiuti in quarantuno mesi di guerra: operativi nel 1915 erano 15 idrovolanti (più 13 non operativi), 2 dirigibili da bombardamento, 6 stazioni, 11 piloti e 128 specializzati; operativi nel 1918, furono 566 idrovolanti, 28 bombardieri plurimotori e 20 monomotori veloci, 7 dirigibili da bombardamento e 12 da esplorazione, 53 stazioni, 227 piloti e 6230 specializzati, senza contare i piloti stranieri addestrati. Erano stati impiegati 1645 velivoli e 46 aeronavi. Le radiazioni per sopravvenuta inefficienza avevano riguardato 1007 velivoli e 23 dirigibili (numero alto, ma compatibile con lo stato della tecnologia a quel tempo). Questi risultati erano stati suggellati dal sacrificio di 106 Caduti.

Venezia Sant'Andrea, 1916. D'Annunzio e la M.O.V.M. ten. vasc. Giuseppe Garassino Garbarino, primo da sinistra. (Archivio M. Donnini)

MEDAGLIE D'ORO AL VALORE MILITARE

Le ricompense al Valore Militare concesse al personale della Forza Aerea della Marina furono:
2 Medaglie d'Oro, 165 Medaglie d'Argento, 172 Medaglie di Bronzo.

La Bandiera della Forza Aerea della Marina fu decorata di Medaglia d'Argento al Valore Militare.

La motivazione reca:
"Per l'eroico ed indomito valore dei suoi combattenti, dette, sempre ed ovunque, magnifico contributo di ardimento, di tenacia e di sacrificio alla causa della Patria, recando al conseguimento della vittoria il più fervido ausilio." (1915-1918). S. Rossore, addì 8 ottobre 1920.

Tenente di vascello Giuseppe Garassino Garbarino
Medaglia d'Oro Alla Memoria

"Nelle officine, tecnico esperto, rese preziosi servizi all'aviazione istruendo nuovi piloti. Sui dirigibili prima, poi capo squadriglia e comandante di stazione aerea, spiegò mirabili qualità di organizzatore. In varie azioni di guerra con esemplare ardimento condusse squadriglie a bombardare i muniti obiettivi militari nemici, finché, sprezzante di ogni pericolo, fulminato nell'aria da mitragliera nemica, orgoglioso e sereno dette alla Patria in olocausto la vita lasciando di sé esempio fecondo di nuovi ardimenti".

Alto Adriatico. R.D. 10 giugno 1917.

Tenente di vascello Eugenio Casagrande
Medaglia d'Oro

"Con costante e cosciente sublime ardimento compiva una serie di mirabili audacissime gesta, per le quali mediante la entusiastica illuminata dedizione all'arduo compito assunto, veniva aperta la via al raggiungimento di importanti obiettivi militari e di alte finalità nazionali".

Alto Adriatico, luglio-agosto 1918. R.D. 11 novembre 1918.

Aeroscalo di Cadimare. La lapide dedicata alle Forze Aeree della Regia Marina. (Archivio M. Donnini)

Appendici

App. A L'idrovolante Löhner L/Macchi L. 1
App. B L'idrocaccia Macchi M. 5, o MM
App. C I bombardieri della R. Marina Ca. 3, Ca. 4 , Ca 5, S.I.A. 9B
App. D La radiotelegrafia in aviazione
App. E Specchi e dati statistici

L'idrovolante Löhner L/Macchi L. 1

Biposto da ricognizione, pattugliamento e bombardamento.

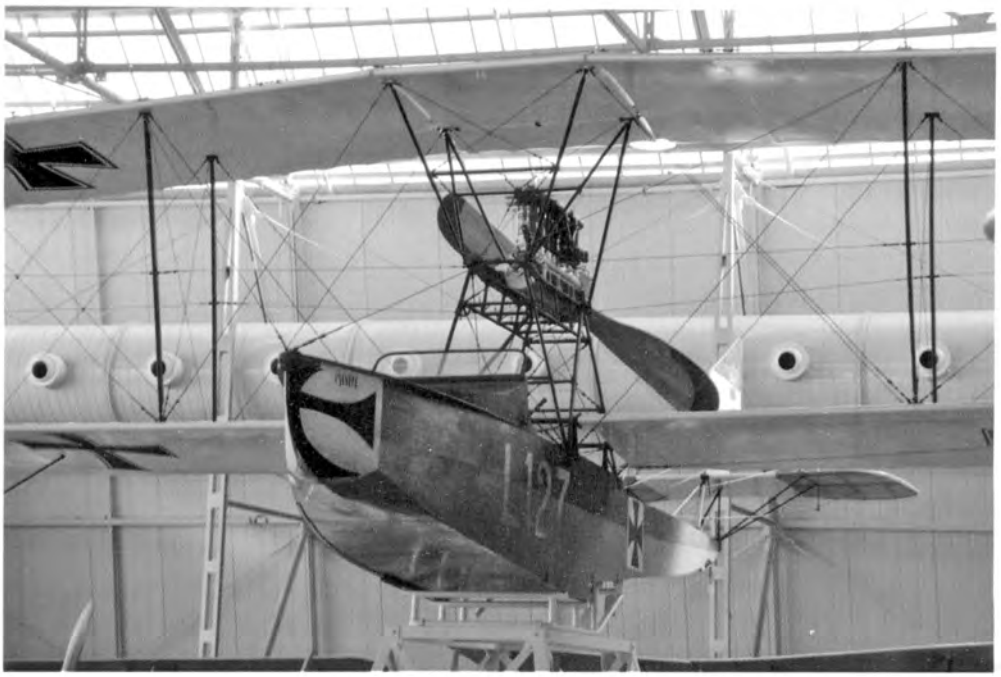
- Apertura alare 16,20 m, lunghezza 10,26 m, altezza 3,85, superficie alare 53 m², peso a vuoto 1150 kg, velocità orizzontale 105 km/h, autonomia circa 6 ore, carico bellico: 1 mitragliatrice Schwarzlose cal. 8 mm, bombe o cariche di profondità per 200 kg, agganciate agli attacchi sui lati della cabina di pilotaggio.

Il Löhner nella versione "L" (così nella denominazione militare) derivava dalla precedente versione "E" del 1914, di analoghe dimensioni, ma equipaggiata di un motore Hiero Warchalowski da 85 CV, della quale furono costruiti circa 40 esemplari.
Lo scafo, di costruzione lignea in acero e frassino, a doppio fasciame, era provvisto di redan, e presentava una larga sezione frontale, contemperata aerodinamicamente dall'ottimo avviamento della prua e della fusoliera. La larghezza massima dello scafo era di 1,05 m.
Il tipo "L" era un sesquiplano a scafo centrale sul quale poggiava l'ala inferiore. Le ali inferiore e superiore, a pianta rettangolare, avevano le estremità lievemente arrotondate e un diedro di circa 3', oltre a un caratteristico angolo di freccia di circa 10°. La distanza fra le due ali era di 2,25 m, ed esse erano unite da 6 coppie di montanti, di cui quelli anteriori erano inclinati di 18°, a ragione dello scalamento in avanti dell'ala superiore. Quest'ultima aveva un'apertura di 16 m, con una corda alare di 1,90 m ed era dotata di alettoni, che sbordavano dal bordo d'uscita alare. L'ala inferiore aveva un'apertura di 10 m e una corda alare di 1,70 m. La superficie alare misurava 50 m², la lunghezza 9 m. Le misure dei piani di coda erano: piano fisso 3,40 x 0,70 m, piano mobile 340 x 0,70 m e timone direzionale 1,05 x 0,90 m.
Montava un motore lineare, normalmente un Austro-Damler da 140 CV oppure uno Hiero Warchalowski di eguale potenza. Gli esemplari della U.F.A.G. montavano il RAPP da 150 CV a 6 cilindri (diametro 140 mm, corsa 170 mm), con due carburatori e doppia accensione con due magneti. L'elica propulsiva aveva un raggio di 1,42 m. Il motore poggiava su un castello composto da due coppie di tre montanti a N, era privo di carter e recava anteriormente il radiatore a nido d'ape. I due serbatoi contenevano 200 l di carburante ed erano situati in fusoliera, alle spalle dei seggio-

lini dell'equipaggio. L'impianto elettrico, per illuminazione e segnalazione, era alimentato da una batteria di 9 accumulatori a soda caustica da 5W, posta sotto il sedile del pilota. In cabina vi erano due lampadine, con relativo interruttore, per illuminare gli strumenti e, sullo stesso circuito, vi erano due altri innesti, uno a prora estrema per un faro d'ammaraggio, l'altro al lato dell'osservatore. Sopra l'ala superiore vi era una lampada da 7 candele, con interruttore a tasto comandato dall'osservatore, per le segnalazioni.

Il pilota sedeva a prua sulla sinistra e aveva a fianco l'osservatore-mitragliere. Un parabrezza in due elementi, di non grandi dimensioni, proteggeva entrambi. La strumentazione del cruscotto era minima, come d'uso a quel tempo, e comprendeva inclinometro, bussola a liquido, contagiri, due manometri, barometro con astuccio di cuoio, tasto manipolatore per segnalazioni R.T. Infatti, molti idrovolanti austriaci (ad es., l'*L. 49*) erano dotati di apparato radiotelegrafico trasmittente sistema Telefunken, alimentato da un alternatore a 500 periodi azionato dall'asse motore a mezzo di due pulegge. Su alcuni soltanto era installato anche un apparato ricevente, ancora in fase sperimentale. L'armamento di caduta per un massimo di 200 kg (generalmente, bombe esplosive da 11 kg o incendiarie da 9,5 kg) disponeva di 9 attacchi con ganci a scocco, 4 a sinistra e 5 a destra della cabina, comandati dall'osservatore a mezzo di leve e mediante trasmissione in cavo d'acciaio. Su taluni esemplari (ad. es. *L. 49*) furono installati anche due attacchi per bombe più pesanti, sotto l'ala inferiore, uno per lato. Sul lato dell'osservatore e avanti a lui si trovava la mitragliatrice brandeggiabile *Steyer* tipo Schwarzlose, cal. 8 mm con alimentazione a nastro (almeno 2). L'armamento individuale consisteva nella pistola *Steyer* cal. 8 con tre caricatori. A sua disposizione c'erano anche il proiettore e il fanale di testa d'albero e, inoltre, una pistola lanciarazzi da segnalazione con i relativi razzi (n. 12), e tre razzi illuminanti paracadutabili a 7 fuochi riuniti a raggiera, ad accensione comandata dallo strappo del paracadute, custoditi in guaine di latta. Vi era anche un apparato fotografico Goertz con relative 4 lastre, una completa dotazione di attrezzi da lavoro e 5 candele Bosch di ricambio. Sull'*L. 49*, come su altri esemplari, fu trovato un traguardo di puntamento per il lancio delle bombe di uso molto semplice. Il traguardo era applicato sul sostegno della mitragliera ed era composto da una finestra superiore fissa, alla quale era applicato un cronografo, e da una inferiore scorrevole lungo un regolo, munita di indice e di livella recante, sopra il tratto orizzontale, un rullo con la graduazione della

quota segnata, assumendosi che durante il lancio la velocità rimanesse costante. Il congegno di mira era costruito partendo dalla supposizione che il lancio delle bombe avvenisse nel vuoto, infatti, non essendovi alcun cursore per la correzione del vento, si suppone che la deriva fosse stimata a vista.



L'ultimo Löhner. (Archivio M. Donnini)

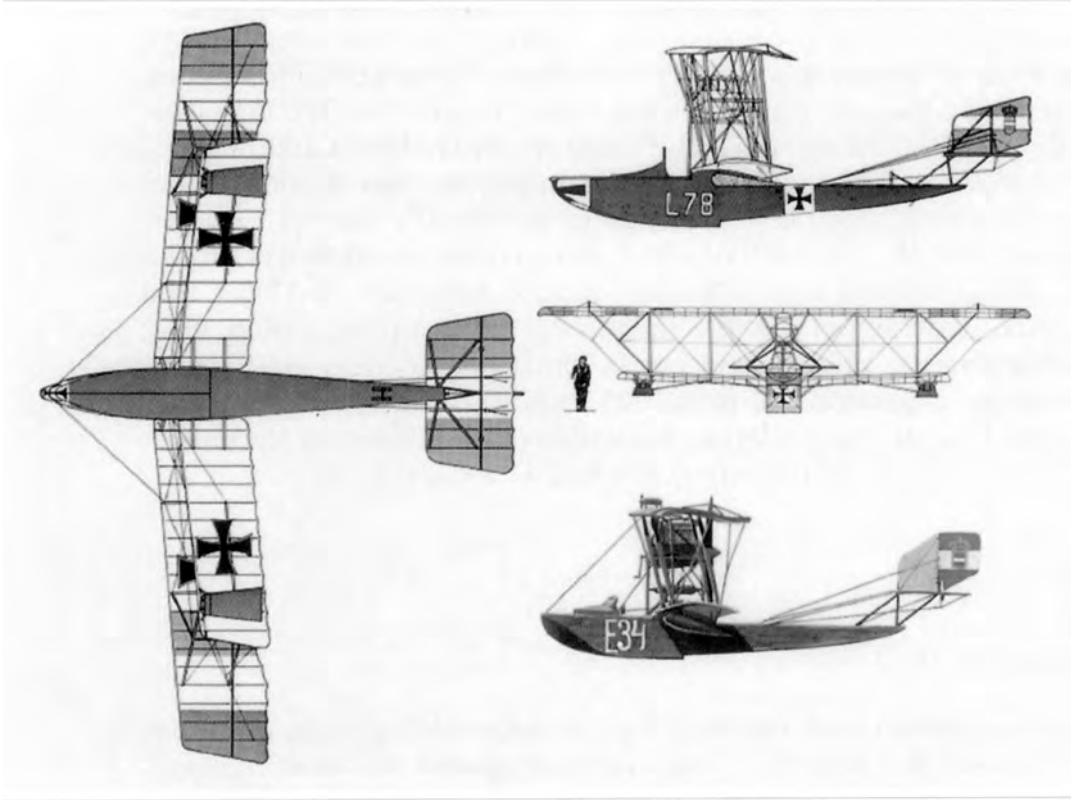
Il tipo "L" fu riprodotto in 93 esemplari fino al settembre 1916, dalla Jacob Löhner & Co. di Floridsdorf, Vienna, dalla Ungarische Flugzeugwerke A.G. (U.F.A.G.) di Albertfalva, Budapest e anche dall'Arsenale di Pola (questi ultimi esemplari recavano una M dopo la matricola), venendo sostituito, poi, dalla versione "K" e passando a compiti addestrativi l'anno successivo.
La costruzione della replica italiana fu autorizzata dal capo di stato maggiore Thaon di Revel già il 5 giugno 1915, e fu realizzata dalla Macchi con la sigla L. 1. Si ottenne copiando l'esemplare *L 40* catturato nel maggio 1915, dopo un ammaraggio per cause tecniche a Porto Corsini. Il tipo Macchi differiva dall'originale in alcuni particolari delle estremità ala-

ri, nel motore, che era l'Isotta-Fraschini V-4A da 150 CV, e nell'armamento, che era costituito da una mitragliatrice FIAT e, talvolta, da una pistola-mitragliatrice Revelli a due canne, cal. 9 Glisenti, con 10 caricatori, e da una pistola Mauser "Marina italiana", con fodero in legno. Un esemplare montò, invece, il cannoncino da 25 mm, ad affusto alleggerito mod. aviazione, in funzione antisommergibili. Il cruscotto italiano comprendeva: manometro indicatore di pressione dell'olio, altimetro, orologio (tipo automobile), inclinometro, indicatore di velocità tipo Etevé, bussola a liquido tipo magg. Piazza. Furono realizzati anche alcuni esemplari a doppio comando; l'L. 1 saliva lentamente, raggiungeva i 1000 m in 13' ed era assolutamente inadatto a compiti di difesa aerea. Un esemplare italiano, catturato a sua volta, fu giudicato inferiore all'originale dai piloti austro-ungarici. Il modello della Macchi andò migliorando con le versioni successive L. 2, entrata in servizio al principio del 1916 e, soprattutto, con la L. 3, entrata in servizio alla fine del 1916, denominata, poi, M. 3, a sottolinearne l'ormai raggiunta originalità. Anche agli L. 2 fu addebitata un'insufficiente quota di tangenza: da 1700 a 2000 m quando nuovi e, poi, 1200, e anche solo 700 m a pieno carico; l'L. 2 si distingueva dai predecessori per la forma della deriva; l'L. 3 risultò decisamente migliorato: saliva a 1000 m in 7' e, finalmente, era stato rinforzato lo scafo, punto debole degli idrovolanti Löhner. La Macchi costruì 139 L. 1, oltre al "prototipo", circa 22 L. 2 e 200 L. 3.

IL PILOTAGGIO DEL LÖHNER

... Bisogna andar cauti a giudicare la direzione del vento dal moto ondoso. Siccome il Löhner ha il fondo del galleggiante non molto resistente, non solo la manovra per il contatto del galleggiante con la superficie dell'acqua deve essere di massima precisione, ma bisogna assolutamente evitare l'ammaraggio in luoghi dove esistano delle onde. L'ammaraggio deve farsi sempre col vento in prua, perchè in tal modo la velocità dell'apparecchio relativa all'acqua è minore e la violenza dell'urto è di conseguenza minore, e per l'ammaraggio stesso deve scegliersi un luogo a ridosso dal mare e dalla risacca. Se ciò non è possibile la riuscita dell'ammaraggio è assai problematica, perchè è facile che nell'istante nel quale l'apparecchio è molto vicino all'acqua, sia investito da un'onda.

In questo caso l'urto contro il fondo del galleggiante produce il più delle volte lo sfondamento del galleggiante stesso. Quindi in tale evenienza è consigliabile di perdere molta velocità raddrizzando l'apparecchio un poco prima del necessario, e di farlo posare sull'acqua un poco cabrato. In questa posizione la superficie di contatto è maggiore e la pressione unitaria che si origina sul fasciame del fondo è minore e vi è la possibilità di non giungere alla rottura del fasciame stesso...(20)



Trittico dei Löhner E ed L. (Archivio M. Donnini)

(20) Dal *Manuale per l'allievo pilota di idrovolante*, a cura del ten. vasc. Ugo De Rossi del Lion Nero, comandante della stazione di Grado.

L'IDROCACCIA MACCHI M. 5, O MM

Il concetto informatore che l'aviazione della Marina fosse arma di offesa e di difesa, implicava la caccia ai velivoli nemici attaccanti. Le missioni svolte dagli idrovolanti F.B.A., L. 2 e L. 3 nel 1916 ne avevano confermato la non idoneità come bombardieri e come cacciatori. Questi ruoli erano stati affidati, il primo alle aeronavi e ai Caproni e il secondo ai caccia terrestri alleati e nazionali, ma vi era necessità di un idrovolante da caccia per le missioni di scorta sul mare. Alla Macchi, fra il 1916 e il 1917, gli ingegneri Buzio e Calzavara rivisitarono la formula dell'L. 3, per ricavarne un monoposto, prendendo in considerazione la velatura dei caccia terrestri Niéuport costruiti su licenza. La fusoliera e i piani di coda dell'idrovolante si presentavano con la stessa sagoma dell'L. 3, ma di dimensioni minori; così pure lo scafo, che presentava un pronunciato redan; le ali, sesquiplane, inizialmente a corda variabile, erano bilongherone quella superiore e monolongherone quella inferiore; presentavano i montanti a V rinforzati da due altri esterni, tipici dei Niéuport. Sotto l'ala inferiore e in corrispondenza dei montanti vi erano due galleggianti per la stabilità laterale. Il motore era sempre l'I.F. V 4b da 170 CV con elica propulsiva, sostenuto da un castello in tubi d'acciaio e carenato raccordandosi al radiatore bipartito. Rispetto all'L. 3, il nuovo M. 5 era lungo in meno 1,67 m e pesava a vuoto 770 kg contro 980. In giugno, il primo esemplare armato di una mitragliatrice Vickers aviazione fu assegnato per valutazione a Venezia Sant'Andrea. I collaudi diedero eccellenti risultati sia per quanto riguardava le prestazioni, sia per la maneggevolezza, e l'M. 5, o MM come venne chiamato, fra il luglio e l'agosto fu inserito con 96 esemplari nel nuovo "Programma dell'organizzazione dell'aviazione da svilupparsi nell'anno finanziario 1917-1918". Dopo i primi esemplari, l'armamento standard dell'M. 5 fu di due mitragliatrici tipo FIAT, con le canne sporgenti ai lati della prua. Aveva in dotazione anche una macchina fotografica. La produzione di serie iniziò a lasciare gli scali in settembre e, entro il 1917, altri 44 esemplari furono assegnati alle stazioni di Porto Corsini (2 M. 5), Varano (4 M. 5), Brindisi (8 M. 5), Valona (2 M. 5); 2 M. 5 furono assegnati all'*Europa*; altri 26 alla "Miraglia", a Venezia, e le sue squadriglie da caccia 260ª e 261ª furono le prime tutte su M. 5. Seguirono la

286ª "Candiana" di Porto Corsini (Canale Candiano), la 287ª di Ancona, la 288ª di Valona. Altri esemplari fecero parte della dotazione di squadriglie miste, scuole e della R.N. *Europa*. In tutto, compreso il prototipo disarmato, furono prodotti 240 caccia M. 5, 129 dei quali erano efficienti all'armistizio. Ne erano stati radiati 110: 27 nel 1917 e 83 nel 1918. Le ultime serie ebbero la velatura a corda costante del prototipo M. 6, i montanti in parallelo e, solo gli ultimi esemplari, il motore I.F. V-6b da 250 CV (M. 5 mod.), con il quale la velocità passò da 190 a 205 km/h e il tempo di salita a 1000 m da 3' a 2'30".
Fu senz'altro il miglior idrocaccia della guerra mondiale, e l'unico a poter competere vittoriosamente con i caccia terrestri. Volarono su M. 5 Eugenio Casagrande e l'asso della R. Marina Orazio Pierozzi. Lo sviluppo dell'M. 5 mod., concepito inizialmente per accrescerne l'autonomia nelle missioni di scorta, fu l'M. 7, di cui solo tre esemplari raggiunsero i reparti operativi prima dell'armistizio

Il caccia Macchi M. 5. (Archivio M. Donnini)

DIMENSIONI E CARATTERISTICHE	M. 5	M. 5 MOD.	M. 7
APERTURA ALARE	11,90	9,70	9,70
LUNGHEZZA	8,30	8	8
ALTEZZA	2,85	2,85	2,85
SUPERFICIE ALARE	29 m^2	26 m^2	23,50-26 m^2
CARICO ALARE	35,90 kg/m^2	41,50 kg/m^2	41,50 kg/m^2
PESO A VUOTO	770 kg	755 kg	750 kg
PESO TOTALE	1040 kg	1081 kg	1080 kg
CARICO UTILE	270 kg	326 kg	325 kg
VELOCITÀ MASSIMA	190 km/h	205 km/h	210 km/h
SALITA A 1000 M	3'	2' 30"	2' 30"
SALITA A 3000 M	11' 30"	9' 30"	10' 30"
QUOTA DI TANGENZA	5900 m	6400 m	6400 m
AUTONOMIA	3^h 30^m	3^h 40^m 600km/h	3^h 30^m

I bombardieri della R. Marina Ca. 3, Ca. 4 , Ca 5, S.I.A. 9B

In linea di principio, fin dal 1914 la R. Marina aveva aderito alla dottrina aerea strategica del Dohuet, almeno per quanto riguardava il teatro Adriatico; ma, soprattutto, vedeva nel bombardiere lo strumento idoneo e meno dispendioso per paralizzare i porti dell'Austria-Ungheria e la sua flotta, in particolare quella sottomarina, protetta dalla conformazione naturale della costa dalmata, ricca di ridossi e di punti di appoggio. Dopo l'insuccesso dei collaudi dei prototipi di idrovolante di grande portata previsti nei programmi: il bimotore Bresciani (insuccesso più decretato che di fatto) e il trimotore Caproni Ca. 39, si prese in considerazione una forza aerea da offesa di soli aeroplani terrestri. Nel frattempo, però, il ritardo con cui il ministero della Guerra aveva compreso l'efficacia del trimotore Caproni e la priorità data alle commesse del R. Esercito, impedirono l'attuazione sollecita del programma. Soltanto nel luglio del 1917 si ebbe un modesto tentativo di inizio, con la costituzione a Ghedi della prima unità per la R. Marina. Questa fu la 201ª squadriglia da ricognizione marittima, che ebbe in dotazione 4 Caproni Ca. 3 e che operò dal campo di Marcon, inserita nel Raggruppamento da bombardamento comandato dal magg. Armando Armani. La squadriglia svolse, inizialmente, missioni di esplorazione lungo la costa istriana, per rilevarvi i movimenti navali, mantenendo costantemente dall'alba al tramonto un aeroplano in volo e avvicendandolo ogni due ore. Fu impiegata, poi, nel ruolo di bombardiere ed effettuò tre missioni diurne attaccando due corazzate al largo di Pola. Nello stesso periodo, la squadriglia sperimentò il ruolo di aerosilurante, modificando e attrezzando due dei quattro velivoli per questo compito. L'esito infelice della prima missione di aerosiluramento, svolta su Pola in una notte di ottobre, fece sospendere il progetto e nel giugno 1918 gli aeroplani furono riarmati con i lanciabombe meccanici. Durante la ritirata al Piave, la squadriglia fu impiegata in azioni tattiche di appoggio alla ritirata della 2ª Armata. Ridotta a due soli trimotori, fu trasferita a Ghedi e disciolta, venendo assorbita dalla 9ª squadriglia Caproni, in ricostituzione su quel campo. Fu ricostituita in dicembre, a Padova, su 4 Ca. 3 e assegnata al XIV Gruppo, partecipando alle operazioni di quella unità fino all'agosto 1918. Due Ca. 3 furono in servizio alla Stazione di Campiglia Marittima per tutto il 1917. Gli aeroplani bombardieri della R. Marina nella guerra 1915-1918 furono il biplano trimotore Ca. 3, il triplano trimotore Ca. 4 , il biplano trimotore Ca. 5 e – per volontà di Gabriele D'Annunzio – il biplano monomotore S.I.A. 9B.

Caproni Ca. 3

La terza versione del biplano trimotore Caproni Ca. 3, o Ca. 33 secondo la numerazione post-bellica della ditta, rimotorizzato con 3 Isotta-Fraschini V-4b da 150 CV, scaturì dal successo della versione 300 CV con la quale – si può dire – sia nato il velivolo bombardiere. Con un carico di rottura aumentato di 300 kg e con i 150 C V di potenza in più il trimotore aveva guadagnato in velocità orizzontale e di salita, ma l'autonomia di 450 km e il carico utile di 1000 kg restavano quasi invariati. In vista del volo su Vienna, due Ca. 3 furono modificati con serbatoi supplementari, portando la loro autonomia a 900 km. L'aeroplano fu ordinato in 150 e, poi, altri 100 esemplari, tutti consegnati entro il 1917 ed entrò in linea già in giugno. A questi se ne aggiunsero 50, ridotti, poi, a 20 per indisponibilità di motori, che furono consegnati entro il febbraio 1918. Circa 60 furono impiegati dal XVIII Gruppo in Francia. Fra le 68 azioni compiute sul territorio tedesco, restano famosi il bombardamento di Friedrichshafen sul Lago di Costanza, dove sganciarono 800 kg di bombe, volando per 600 km, e l'azione della notte sul 25 luglio, con i decolli effettuati sotto bombardamento. Altri 86 Ca. 3 furono prodotti in Francia; due furono inviati negli Stati Uniti, in vista della riproduzione in serie. Sui 110 previsti, 18 Ca. 3 furono in dotazione al *Northern Bombing Group* statunitense, dislocato nel settore Calais-Dunkerque, che li impiegò per la prima volta il 15 agosto sul porto di Ostenda. All'avvento dei successivi Ca. 5, la produzione del Ca. 3 venne interrotta; ma, due mesi dopo, le deficienze costruttive dei nuovi trimotori, non sufficientemente collaudati, richiesero la rimessa in produzione dei Ca. 3, che, però, furono consegnati a guerra finita. Nel 1923, alla decina di Ca. 3 rimasti si aggiunse una nuova serie con 570 CV di potenza. Tale fu la sua affidabilità, che prestò servizio fino al 1927.

Il Ca. 3 era un biplano bifusoliera trimotore con carlinga centrale. Ali bilongherone in cinque sezioni, di cui la centrale inferiore sopportava la carlinga e le fusoliere laterali, mentre le sezioni di estremità inferiore e superiore recavano gli alettoni, collegati con cavi tra loro. Strutture delle ali e delle fusoliere a longheroni di frassino rivestite in tela. Piano orizzontale degli impennaggi in tubo e centine metalliche, recante la deriva centrale col timone e i due impennaggi laterali completamente mobili. Carrello triciclo con doppie ruote e pattini di coda e laterali anti-imbardata. Motori I.F. V4B, uno a poppa della carlinga con elica propulsiva e due in testa a ciascuna fusoliera e con eliche trattive. Due serbatoi carburante da 315 l in carlinga, dietro i seggiolini dei piloti e uno per l'olio per ciascun motore da 25 l.

Armamento di lancio: una mitragliatrice a prua nella postazione dell'osservatore e una o due e anche tre mitragliatrici su una torretta poppiera sopra il motore centrale. Alcuni esemplari destinati alla lotta antisommergibili sostituirono l'arma di prua con un cannoncino da 25 mm ad affusto alleggerito e lungo rinculo, adottato per l'aviazione, ma che avevano l'inconveniente di un limitato numero di colpi in relazione al peso, e di qualche avaria. Nel gennaio 1915 ne furono acquistati 150 esemplari con munizionamento incendiario.
Dimensioni e caratteristiche: apertura alare 22,74 m, lunghezza 11,05, altezza 3,84, superficie alare 95,64 m², peso a vuoto 2300 kg, peso totale 3890 kg. Velocità massima 135 km/h, quota di tangenza 4800 m, salita a 1000 m in 8' e a 4000 in 40', autonomia 450 km.

Caproni serie Ca. 4
Il triplano Ca. 42 era una versione della serie Ca. 4. Avrebbe dovuto far parte della forza aerea strategica della R. Marina, equipaggiandone circa un terzo.
Nella seconda metà del 1917, aveva iniziato la costituzione di due potenti reparti da bombardamento, uno nell'Italia settentrionale, a Poggio Renatico, nel Ferrarese, e uno nell'Italia meridionale, a Brindisi. Nel luglio 1917, il campo di volo di Poggio Renatico si trovava in costruzione e alla sua organizzazione fu destinato il maggiore Armando Armani, capo Ufficio Informazioni della 6ª Armata. Il gruppo da bombardamento avrebbe dovuto costituirsi su 8 squadriglie di 10 aerei ciascuna, e la R. Marina intendeva disporre di 400 bombardieri trimotori fra triplani Ca. 4 e, soprattutto, biplani Ca. 5. Il Ca. 4 fu prodotto in serie a partire dal 1917. In totale, per le Forze Armate italiane furono costruiti 3 Ca. 40 nel 1917 e 12 Ca. 41 e 17 Ca. 42 nel 1918. Inoltre, fu acquistato in sei esemplari dal Royal Naval Air Service nella versione Ca. 52 (matricole da N526 a N531), armata con tre torrette francesi T.O.3 biarma Lewis Mark. I, tipo aviazione, cal. 7,62. La squadriglia della Royal Navy recava sul muso il viso del personaggio "Old Bill", popolare in Gran Bretagna, e fu al comando del ten. vasc. Marden, fino a che, con il termine delle ostilità, gli aeroplani vennero restituiti agli italiani. Nella versione Ca. 52 e Ca. 52a, fu costruito forse anche in Francia per l'aviazione francese, con motori francesi di vario tipo e con comando di sgancio bombe elettrico. Fu impiegato anche dagli U.S.A.
Il primo nucleo di bombardieri di Poggio Renatico si formò con triplani

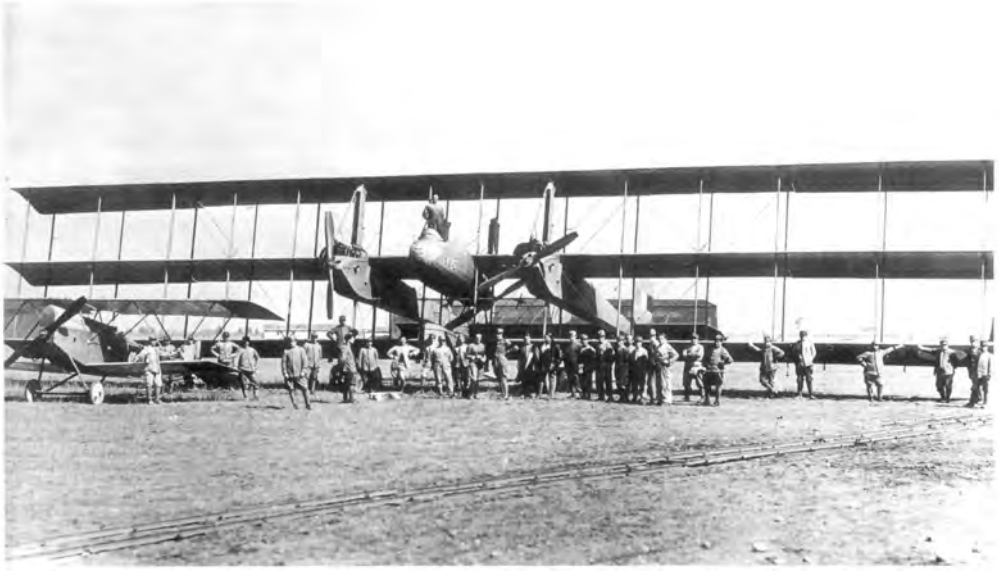
provenienti da squadriglie disciolte, per finire, nel settembre 1918, con l'assegnazione alle squadriglie 181ª e 182ª, le sole che entrarono in azione e che erano armate con equipaggi del R. Esercito. In totale risultano assegnati a quella base 11 triplani Ca. 4. La prima missione fu condotta da 9 bombardieri ed ebbe per obiettivo la stazione di Conegliano. Ma i triplani, benché di facile pilotaggio in relazione alla mole (avevano guadagnato il nomignolo "case popolari"), non erano idonei alle missioni diurne perché facevano poca quota e volavano lentamente, risultando esposti all'azione della contraerea e della caccia; tuttavia, il loro impiego rivelò una robustezza eccellente e una resistenza notevole ai danni. Questa sicurezza era stata ottenuta con una costruzione solida con sovrabbondanza di elementi strutturali; ma per converso, ne era derivata una macchina lenta. I soli problemi dei Ca. 4 furono dati dall'impianto propulsivo e, in particolare, dall'impianto di alimentazione. Durante la battaglia finale di Vittorio Veneto, la 181ª e la 182ª, inquadrate nel 22° Gruppo triplani, ciascuna su 4 velivoli, concorsero alle azioni diurne di massa. L'ultima missione dei triplani della R. Marina si effettuò il 2 novembre 1918, sui ponti di Latisana.

Il Ca. 42 era un triplano trimotore a doppia fusoliera e carlinga centrale, derivato dai precedenti biplani trimotori di Caproni. Portava appesa all'ala centrale inferiore una gondola portabombe e come per il biplano Ca. 39, adottava l'unione elastica dei galleggianti alla cellula. L'armamento difensivo era costituito da una postazione anteriore e da due postazioni girevoli monoarma o biarma nelle fusoliere laterali. I motori erano FIAT o Isotta-Fraschini o Liberty da 300 CV, o uno da 400 e due da 300 CV e raggiungeva i 140 km/h, con un carico utile di 3500 kg. Saliva a 1000 m in 6' e a 3000 m in 24'. Gli esemplari assegnati alle squadriglie 181ª e 182ª, montavano tre Isotta-Fraschini V-5, a 8 cilindri verticali, da 290 CV ognuno; la velocità era di 125 km/h e il raggio d'azione 730 km. Il carico bellico era di 1000 kg, generalmente 28 bombe agganciate alla gondola portabombe o una da 800 kg alle tenaglie sotto l'ala centrale inferiore. Ne fu realizzata una versione idrosilurante, Ca. 43, che portava sotto l'ala centrale inferiore due siluri da M.A.S. da 450 mm e che montava 3 motori da 400 CV, raggiungendo i 130 km/h, con un carico utile di 3000 kg. Saliva a 1000 m in 8' e a 3000 m in 45'. Le caratteristiche dimensionali erano: apertura alare 29,9 m; lunghezza 13,1 (15,1 il Ca. 43) m; altezza 4,3 m (6,7 m il Ca. 43); superficie alare 203 m²; peso a vuoto 3648 kg (4400 kg il Ca. 43); peso totale 7500 kg (7400 kg il Ca. 43).

Caproni serie Ca. 5: Ca. 45 e Ca. 47

Segnò la seconda generazione dei trimotori da bombardamento Caproni. Il successo del Ca. 3 era stato limitato dalla velocità modesta e dalla maneggevolezza non proprio eccellente, date le dimensioni, che ne avevano fatto privilegiare l'impiego notturno. Anche l'autonomia, seppure consentì di pianificare missioni importanti contro le retrovie e contro le basi navali nemiche, tuttavia non permise di attaccare i centri nevralgici dell'apparato produttivo austro-ungarico. Ciò nonostante, il trimotore da 300 e da 450 CV fu il migliore aeroplano messo in linea dall'Italia, come testimoniato dal successo guadagnato presso gli alleati. In pratica, il Ca. 3 non fu l'arma capace di realizzare la strategia aerea del Dohuet.

Il Ca. 5 aveva dimensioni maggiori e migliori caratteristiche e, se la guerra si fosse prolungata, avrebbe dovuto costituire l'aeroplano standard del bombardamento interalleato. In effetti, fu adottato dall'aviazione francese e da quella statunitense, ed entrambe, insieme anche alla Gran Bretagna, ne intrapresero la costruzione su licenza. I primi collaudi si svolsero nel marzo 1917, a Taliedo, con risultati eccellenti, e seguirono ordini per 3900 esemplari, ridotti, poi, a 3650, che furono divisi necessariamente con altre quattro ditte: Breda, Bastianelli, Savigliano e Miani-Silvestri. La Francia richiese insistentemente un terzo della produzione italiana; ne acquistò un



Uno dei triplani Caproni Ca. 52. (Archivio M. Donnini)

certo numero e iniziò la produzione in grandi serie della versione Ca. 45 presso la Robert Esnault-Pelterie (che ne costruì 83 con il nome C.E.P. 501) e presso la Bessaneau. Gli Stati Uniti, dopo averne tentato la produzione in Italia, acquistandovi alcuni stabilimenti, la affidarono alla Standard Aereo Co., N.Y. e alla Fisher-Body Co., che, però, persero sei mesi nel trasformare le misure metriche decimali e ne produssero solo 2 e 3 esemplari rispettivamente.
Le consegne dell'aerosilurante andarono a rilento perché fu necessario sostituire i motori FIAT con gli Isotta-Fraschini.V-6 da 250 hp, più leggeri, più potenti e di più pronta ripresa. Infatti, come rilevato da Gabriele D'Annunzio, i motori FIAT A-12 da 200 hp avevano "una ripresa incerta e poco pronta", ed erano più pesanti. Nel marzo 1918, due Ca. 5 in collaudo caddero improvvisamente e il primo, spezzandosi, provocò la morte del pilota. I collaudi furono sospesi. Si persero mesi prima che si potessero dire risolti i problemi di fabbricazione del Ca. 5, e insieme alla prematura chiusura della linea dei Ca. 3 tutto ciò fece sì che all'atto della battaglia finale la forza da bombardamento disponesse in tutto di 53 bombardieri.

Ca. 45
Dimensioni e caratteristiche: apertura alare 23,40 m, lunghezza, 12,62 m, altezza 4,48 m, superficie alare 150 m², peso a vuoto 3000 kg, carico utile 2200 kg, 3 motori Isotta-Fraschini.V-6, potenza 750 hp, velocità orizzontale massima 130/140 km/h, quota di tangenza 4200 m, salita a 1000 m in 9'15", autonomia 600 km.

Ca. 47
Sostituendo al carrello di un Ca. 46 due galleggianti realizzati dalla ZARI, si ottenne l'idrovolante Ca. 47. Il prototipo dell'idrovolante fu allestito a Venezia nell'agosto 1917, ma una bomba incendiaria lo colpì sullo scalo della Scuola Militare Idrovolanti, distruggendolo. Il secondo prototipo rivelò ottime caratteristiche di volo e una grande maneggevolezza, tali che riusciva a effettuare il looping. La costruzione in grandi serie di quest'ultima versione fu assegnata alla Piaggio, che consegnò almeno 10 esemplari a guerra finita. Anche la ditta Bastianelli ebbe l'ordine di convertire in idrovolanti la serie di Ca. 5 terrestri che aveva in costruzione, ma sopraggiunse l'armistizio prima che fossero completati. Poteva portare un siluro appeso mediante apposita tenaglia di sgancio all'ala centrale inferiore fra i due galleggianti uniti elasticamente alla

cellula. L'idrovolante bombardiere-silurante di grande portata, previsto dai programmi per l'aviazione marittima e tanto atteso, era giunto finalmente, ma troppo tardi.
Dimensioni e caratteristiche: apertura alare 23,40 m, lunghezza 13,20 m, altezza 5,00 m, superficie alare 150 m², peso a vuoto 3300 kg, carico utile 2000 kg, velocità orizzontale massima 150 km/h,

S.I.A. 9B
Bombardiere diurno veloce monomotore. Nel 1917, dal progetto del ricognitore S.I.A. 7B 2, propulso dal FIAT A-12bis da 300 CV, fu sviluppato il più veloce e moderno dei bombardieri italiani e anche il primo FIAT: il S.I.A. 9B, che fu assegnato anche alla 1ª Squadriglia Navale, e che alcune fonti classificano, probabilmente perciò, come bombardiere-silurante. Il nuovo aeroplano andava a ricoprire il ruolo bombardiere diurno che i grandi Caproni potevano svolgere se scortati e con grave rischio. Infatti, al continuo progresso fatto dalle difese antiaerei si dovette opporre fin da allora la specializzazione dei ruoli.
L'aeroplano fu progettato dagli ingegneri Verduzio e Savoia della S.I.A. (società costituita dalla FIAT) intorno al motore FIAT A-14 da 700 CV (685 hp a 1550 giri), cioè, 100 CV in più rispetto al trimotore Ca. 5. Questo motore fu prodotto in 500 esemplari e fu il più potente del mondo prodotto in serie.(21) Fu assegnato a una squadriglia sperimentale della "Squadra San Marco", ma il suo funzionamento diede luogo a molti problemi causati dall'insufficiente refrigerazione, che si tentò di risolvere aggiungendo in fretta un radiatore supplementare, mal fatto e fonte di perdite frequenti. D'Annunzio, per la "Squadra San Marco", chiese radiatori maggiorati dotati di flabelli e, nell'attesa di questi, che fosse aumentata con serbatoi supplementari la quantità d'acqua del radiatore. Questi malfunzionamenti avevano alimentato una certa sfiducia nell'aeroplano, generata anche dalla pessima riuscita del predecessore S.I.A. 7B, radiato

(21) Il FIAT A.-14 era un motore lineare con cilindri a V di 60° raffreddato ad acqua. Aveva la trasmissione di comando al centro del motore, distribuzione con valvole doppie e alberi distributori sdoppiati, carburatori doppi fra le bancate, doppia accensione, con quattro candele per cilindro. Le caratteristiche erano le seguenti: cilindri 12, alesaggio 170 mm, corsa 210 mm, cilindrata 57 250 l, rapporto di compressione 4,5, regime normale 1550 giri, potenza normale 680 hp, regime massimo 1650 giri, potenza massima 700 hp, peso 800 kg.

Il potentissimo bombardiere monomotore S.I.A. 9B. (Archivio M. Donnini)

perché in combattimento perdeva le ali. Un modesto incidente occorso presso la "Squadra San Marco" dimostrò, invece che il S.I.A. 9B aveva "strutture forti e precise", specie quelle alari. Non si ha notizia di un S.I.A. 9B silurante, ma, talvolta, l'aeroplano venne indicato come bombardiere-silurante e così fu anche per i suoi successori. È facile ipotizzare che, se la guerra fosse continuata, il S.I.A. 9B sarebbe divenuto il bombardiere-silurante diurno standard, lasciando ai Caproni il ruolo di bombardiere strategico.

Il S.I.A. 9B era un biplano a fusoliera biposto in tandem con ali di eguale apertura e alettoni sull'ala superiore; montanti irrigiditi da crociere. Il carrello era fisso.

L'armamento era costituito da un abbinamento di mitragliatrici nella postazione posteriore dorsale, da una mitragliatrice fissa in fusoliera per il tiro verso il basso e da bombe per 400 kg contenute entro due grandi vani circolari ricavati in fusoliera, fino a un massimo di 14 granate mina da 162 mm e 25 kg.

Il prototipo fu collaudato nel dicembre 1917, e ne furono subito ordinati 500 esemplari. La produzione iniziò nel 1918, ma terminò con l'armistizio, quando erano stati consegnati solo 62 esemplari.

La prima missione operativa si svolse il 27 febbraio 1918. Decollato da Padova, l'aereo si portò sul campo nemico di Feltre, provocando il decollo della caccia, che seminò, velocissimo, a 5000 m di quota. Poco dopo, bombardò le stazioni ferroviarie di Branzollo e di Bolzano e, dopo aver sorvolato lungamente il territorio nemico, rientrò alla base. Fu il protagonista di azioni di notevole rilievo, fra cui i bombardamenti di Pola notturni e diurni condotti da Gabriele D'Annunzio (21 agosto 1918) con la "Squadra San Marco", della quale equipaggiò lo "stormo secondo" da bombardamento su 16 velivoli.
Caratteristiche dimensionali e di volo: apertura alare 15,5 m; lunghezza, 9,7 m; altezza 3,2 m; superficie alare 66 m²; peso a vuoto 2165 kg; peso totale 2990 kg; kg/m² 45,3; kg/hp 4,36; velocità orizzontale massima 214 km/h; quota di tangenza 5500 m; autonomia 600 km.(22)

(22) Le caratteristiche del motore FIAT A, che equipaggiava il S.I.A. 9B, sono state riportate nella nota precedente.

La radiotelegrafia in aviazione

Nell'estate 1914, le grandi potenze avevano già sviluppato e prodotto impianti radio di bordo per l'aviazione. La Germania ne aveva iniziato la produzione in grande serie, equipaggiandone aeroplani e dirigibili. In seguito giunse a sviluppare sistemi di radio-aiuto alla navigazione degli Zeppelin. L'Austria-Ungheria utilizzava diffusamente gli stessi apparati tedeschi. La Francia aveva montato la radio su alcuni aeroplani, e l'esercito britannico, che nel 1914 aveva appena due dirigibili e sedici velivoli dotati di stazione radio, alla fine del conflitto ne aveva implementato e standardizzato l'uso sui bombardieri e i ricognitori. A quella stessa data, considerando solamente gli aeroplani britannici addetti al controllo del tiro delle artiglierie, equipaggiati di stazione radiotelegrafica, si superava il numero di seicento.

In Italia, per quasi tutta la durata del conflitto, nessuna apparecchiatura fu installata su aeromobili in modo permanente. Malgrado gli esperimenti fatti nel 1911 e, poi, nel 1915 da Guglielmo Marconi, quelli fatti a Vigna di Valle nel 1914 sui dirigibili *P. 1* e *P. 2* e le stazioni Telefunken rinvenute sugli idrovolanti catturati, le prime esperienze per installare le stazioni radiotelegrafiche solo trasmittenti sugli idrovolanti furono effettuate a Venezia e a Brindisi nel 1916. Vennero provati alcuni apparati trasmettitori di tipo francese da 60 W con onda di 350 m e con portata di 22 miglia. Furono provati anche altri apparati, e dal loro confronto si stabilì che le esigenze dell'impiego operativo potevano essere soddisfatte dai seguenti due:

- trasmettitore Rouzett da 300 W, portata da 80 a 120 km;
- trasmettitore Radio Electrique da 500 W, onde 300 m, portata 100 km.

Le prime esperienze operative condotte nel 1916, dimostrarono la validità delle scelte. Ma l'utilizzo della radiotelegrafia in volo non poté svilupparsi fino al 1918, causa la difficoltà di ottenere il numero necessario di apparecchiature. Perciò, in generale, furono assegnate due di queste apparecchiature per ogni squadriglia.

La prima stazione radiotelegrafica di bordo italiana, solo trasmittente, prodotta in serie fu la "Marconi Non Modificata", realizzata dalla Sezione radiotelegrafica del Battaglione Specialisti del Genio, presso lo Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche nel 1918. Fu prodotta pure la sua variante "Marconi Modificata". Entrambe avevano un'efficienza discreta, ma una portata limitata, variabile tra 1,5 e 20 km. Questo apparente ritardo

tecnologico traeva sicuramente da una certa arretratezza culturale, ma anche da considerazioni di ordine tecnico-pratico. Infatti, i motori dei velivoli non erano schermati e il segnale in ricezione radio sarebbe stato coperto dai disturbi. L'uso della trasmittente, invece, avrebbe richiesto un ulteriore membro dell'equipaggio o un ulteriore impegno dell'osservatore. Solo nel 1917, alcuni SVA da ricognizione furono equipaggiati di una stazione ricevente, a cristallo, della Compagnia Marconi di Londra. Circa nello stesso periodo, fu montata una stazione trasmittente Marconi 30 W su un aeroplano Caudron G. 3 da osservazione; poi, alla fine dell'anno, fu adottata la stazione radiotelegrafica trasmittente, a scintilla, "Onde Persistenti per Dirigibili" (O.P.D.), delle Officine Marconi di Genova. A partire dal 1918, la stazione, abbastanza pesante e ingombrante, equipaggiò un bimotore Caudron G.4 della 48ª squadriglia e fu data in dotazione ai dirigibili da bombardamento della categoria "M", unitamente alla ricevente R.4 francese, a valvole, riprodotta in Italia dalla S.I.T.I. Di Milano. La O.P.D. poteva essere ricevuta fino a 50 km. Circa contemporaneo alla O.P.D., fu il Trasmettitore per Aeromobile Veloce, o T.A.V., da 200 W, prodotto dalle Officine Marconi di Genova. L'apparato funzionava a eccitazione indiretta a scintilla musicale e aveva una portata di 60-70 km. Come la M.n.M e la M.M., era alimentato da un alternatore con generatore a mulinello mosso dal flusso veloce dell'aria e non usava i pesanti accumulatori ricaricabili. Tutte queste stazioni: la M.n.M, la M.M., la O.P.D. e la T.A.V. funzionavano sulla lunghezza d'onda di 300 m.

Specchi e dati statistici

AZIONI DI GUERRA

ANNO	1915	1916	1917	1918
Voli ricogniz./difesa	286	1370	5103	15722
Offese effettuate	28	154	826	1314
Offese subite	12	50	237	754
Aerei nemici catturati	2	-	10	7
Aerei nemici distrutti	3	8	17	2

AERONAVI DELLA R. MARINA IN SERVIZIO

	24-05-1915	31-12-1915	31-12-1916	31-12-1917	4-11-1918
Dirigibili bombardieri	2	-	3	7	5
Dirigibili esploratori	-	-	4	16	11
Aerostati	1	3	3	4	9
Dirigibili perduti/radiati	-	2	-	2	2

APPARECCHI DELLA R. MARINA IN SERVIZIO

	24-05-1915	31-12-1915	31-12-1916	31-12-1917	4-11-1918
Idrovolanti	566	28	53	112	200
Aeroplani	91	-	-	-	-
Apparecchi perduti/radiati	284	-	-	14	93

Personale in servizio di aeronavi

	24-05-1915	31-12-1915	31-12-1916	31-12-1917	4-11-1918
Ufficiali comandanti	6	4	7	14	20
Ufficiali di bordo	4	-	11	11	11
Timonieri	4	2	15	24	22
Motoristi	4	2	14	46	42
Radiotelegraf.	-	-	3	15	26
Cannonieri	-	-	8	15	22
Perdite ufficiali	-	6	-	-	8
Perdite bassa forza	-	8	-	-	5

Totale delle perdite: ufficiali 14, bassa forza 13.

Personale in servizio di aviazione

	24-05-1915	31-12-1915	31-12-1916	31-12-1917	4-11-1918
Ufficiali piloti	6	21	54	148	212
Ufficiali osservatori	-	-	-	54	60
Piloti	30	14	93	499	613
Osservatori	-	-	-	86	106
Motoristi	-	68	98	546	1 305
Montatori	-	75	108	614	1 276
Personale governo/ servizi vari	-	410	819	2 456	4 262
Perdite ufficiali	-	1	9	16	26
Perdite bassa forza	-	-	5	18	46

Totale delle perdite: ufficiali 52, bassa forza 69.

BASI ESISTENTI

	24-05-1915	31-12-1915	31-12-1916	31-12-1917	4-11-1918
Stazioni idrovolanti/ aerei	4	7	7	22	42
Aeroscali	2	3	6	7	14
Stazioni aerostatiche	1	2	3	4	4
Scuole di aviazione	1	1	2	2	2
Navi appoggio idrovolanti	1	1	1	1	1

VOLI DI GUERRA COMPIUTI DALLE STAZIONI FRANCESI(*)

ANNO	STAZIONE	BOMBARD.	RICOGN./ SCORTA	DIFESA/ CACCIA	ESPLORAZ.	TOT.	MEDIA AEREI EFFICIENTI
1915	Venezia e Grado	21	10	21	26	8	12
1916	Venezia e Grado	34	34	21	12	101	15
1917	Venezia e Grado	13	112	47	2	174	8
1918	Venezia	1	360	264	2	627	11

(*) Apparecchi nemici abbattuti: 10
Aerostati nemici incendiati: 4
Apparecchi perduti in combattimento: 5

Bibliografia

- Archivio Ufficio Storico M.M., *Raccolta di Base*, Titolario generale 2-B, buste: 204, rapporto 111 del 28-10-1911; 264, 301, Flotta aerea per la Marina, Primi idrovolanti it.; 2391 Rel. sull'opera svolta 1913-1915; 302, 303, risultati collaudi idrovolanti; 304, 305, 306, 324.4, idrovolante P.P. prove lancio siluro; 324.5, punteggi prove idrovolanti; 325, vigilanza antisommergibili; 325.4, R.N. Elba; 325.5, Rel. sui servizi aeronautici; 336, 338, 364, siluramento R.N. Garibaldi; 366, 368, 369, 456, 457, 1370);
- Archivio Ufficio Storico M.M., *Raccolta di Base*, Titolario generale 3, buste: 1915 (493, Aereo nemico abbattuto; 495.5, Rel. sui servizi aeronautici della R.M.; 496, Diari sq. idrovolanti; 526, Bombardamento Parenzo); 1916 (544.3, Idrovolanti catturati; 658, Aeronavi inglesi piccola cubatura; 655.6 e 659, R.N. Europa; 667, R.T per aerei; 680, Idro catturati; 1917 (699.2, dirigibile F.4; 701, Azioni aeree nel Basso Adriatico); 1918 (b. 917, Attacco aereo su Jesi, Caproni per la R.M. fabbricati a Roma).
- *Taschenbuch der Luftflotten*, München, 1914.
- *Jane's Fighting Ships* 1906, 1914, 1915, 1919, London, F.T. Jane.
- *Rivista Marittima*, marzo 1920.
- *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca*, Roma, USMM, 1923.
- E. Bravetta, *La grande guerra sul mare*, Milano, Mondadori, 1925.
- *L'attività della R. Marina dalla guerra libica a quella italo-austriaca*, Roma, USMM, 1931.
- H. Sokol, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria 1914-1918*, Roma, USMM, 1932.
- F. Porro, *La guerra nell'aria*, Milano, Corbaccio, 1935.
- *Grande Enciclopedia Aeronautica*, Milano, Ed. Aeronautica, 1936.
- C. Manfroni, V. Giglio, *Marina e Aviazione Italiane nella Guerra Mondiale*, Milano, Vallardi, 1937.
- G. Valle, *I miei trent'anni di volo*, Milano, Mondadori, 1939.
- M. Cobianchi, *Pionieri dell'aviazione in Italia*, Roma, editoriale aeronautico, 1943.
- *I primi voli di guerra nel mondo*, Roma, USAM, 1951.
- *I primi voli di guerra nel mondo*, Libia MCMXI, Roma, USAM, 1952.
- *1918-1958, Nel 40° anniversario delle battaglie del Piave e di V. Veneto*, Roma, USAM, 1958.

- A. Lodi, *Il Periodo Pionieristico dell'Aeronautica Militare*, Roma, Rivista Aeronautica, 1961.
- G. Bignozzi, B. Catalanotto, *Storia degli aerei d'Italia*, Roma, Cielo, 1962.
- *ALI nuove*, numero speciale, Roma, 28 marzo 1962.
- S. Laredo di Mendoza, *Gabriele D'Annunzio combattente nella grande guerra (1915-1918)*, Milano, Impresa ed.le italiana in Milano, 1964.
- A. Mondini, *La gloriosa parabola del dirigibile*, Roma, Rivista Aeronautica, 1964.

LE OPERAZIONI NAVALI SUI LAGHI MAGGIORE E DI GARDA NELLA SECONDA E TERZA GUERRA D'INDIPENDENZA E NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE

GINO GALUPPINI

Le azioni navali sul Lago Maggiore nella seconda guerra d'indipendenza

La definizione "operazioni navali" non è forse la più esatta per indicare quello che accadde sui due più grandi laghi italiani nella guerra del 1859, combattuta dal Regno di Sardegna, alleato con la Francia, contro l'Austria; ma poiché in quella guerra furono coinvolte, almeno sul Lago di Garda, la Marina austriaca e quella francese, si è ritenuto opportuno impiegare questa terminologia.

Il Lago Maggiore ancora oggi nella sua parte settentrionale appartiene alla Confederazione Svizzera, ma nel 1859 segnava anche il confine fra il Regno di Sardegna ed il Lombardo-Veneto austriaco, confine che proseguiva verso sud con il fiume Ticino.

L'Austria aveva munito la città di Laveno di fortificazioni terrestri consistenti in tre forti: quello di Ponte San Michele, armato con tre cannoni da 36 libbre, quello di Cerro, armato con tre cannoni anch'essi da 36, e quello di Castello, armato con due cannoni da 36, due da 16 e un obice da 12. I forti erano presidiati da 800 uomini, in gran parte fucilieri di Marina.

Il "presidio navale" austriaco era costituito da due piroscafi comandati dal maggiore Bolzano (un ufficiale, quindi, dell'Esercito): il *Radetzky*, a ruote, con macchina da 100 cavalli, armato con sei cannoni da 22 e con cavalletti laterali

per lanciare "rocchetti", con un equipaggio di 100 fucilieri di Marina, e il *Benedeck*, ad elica, con macchina da 40 cavalli, armato con due cannoni da 22.

Dopo la dichiarazione di guerra, a questi due se ne aggiunse un terzo, il *Ticino* (ex *Taxis*), un piccolo piroscafo commerciale del Lloyd Austriaco addetto alla linea Sesto Calende-Magaldino, requisito e armato con quattro cannoni da 22.

Il Regno di Sardegna, viceversa, non aveva né opere fortificate a terra, né forze navali sul lago. A terra vi erano solo posti di dogana a Cannobio, Intra e Arona, presidiati da guardie doganali non militari.

Sul lago, la Compagnia Sarda di Navigazione aveva, per il servizio passeggeri, cinque piroscafi, che il 24 aprile (tre giorni prima della dichiarazione di guerra) si rifugiarono a Locarno, dove furono internati.

Circa due mesi prima dell'inizio delle ostilità, il giorno 8 marzo, era giunto a Pallanza un distaccamento di Cacciatori Franchi, comandati dal maggiore Cordiglia, che iniziò a costruire due batterie destinate a controllare Laveno, sull'opposta costa austriaca.

La costruzione era seguita dal tenente di artiglieria Boeri, e l'armamento consisteva in due cannoni e quattro obici da 16; però un giorno prima della dichiarazione di guerra, il 26 aprile, queste batterie furono smontate, e i cannoni, con carri trainati da buoi, furono trasportati a Ornavasso, paese all'inizio della Val d'Ossola.

Il 27 aprile, giorno della dichiarazione di guerra, anche il presidio di Cacciatori Franchi avrebbe dovuto lasciare Pallanza, ma venne il contrordine, e il 28 aprile fu letto il *Proclama alle truppe* del re Vittorio Emanuele II.

Il 29 aprile le due navi austriache iniziarono indisturbate le loro "azioni navali": si accostarono alla riva piemontese, sbarcarono uomini armati, e tagliarono i fili del telegrafo tra Belgirate e Ghiffa. Il 30 aprile compirono un'incursione nei porti di Stresa e di Arona, e vi affondarono alcuni barconi, poi ripeterono le operazioni contro le linee telefoniche a Ghiffa. A Stresa catturarono due barconi, altri ne affondarono ad Arona.

Intanto anche il presidio di Cacciatori Franchi la sera del 30 aprile lasciò Pallanza e si ritirò a Fondo Toce.

Il 1° maggio le due navicelle austriache si presentarono a Pallanza, e mandarono a terra due imbarcazioni armate di spingarda, ciascuna con dieci fanti di Marina. I militari perlustrarono la zona dove erano state istallate le batterie, e controllarono che queste fossero state portate via. Il *Radetzky* catturò nel porto tre barconi e li affondò al largo.

Il 2 maggio lo stesso *Radetzky* si recò a Suna, e mandò a terra la solita imbarcazione armata, per chiedere informazioni e per "comperare dei gior-

nali di Torino".(1)

Lo stesso giorno le due navicelle si presentarono davanti a Fondo Toce, e il *Benedeck* mandò a terra la sua imbarcazione armata di spingarda. A terra c'era un presidio di Cacciatori Franchi, composto da sette uomini comandati da un ufficiale, che aprì un nutrito fuoco di fucileria contro gli austriaci, ferendone alcuni. La stessa sera anche questo presidio fu fatto ritirare a Gravellona Toce.

Questa scaramuccia del 2 maggio a Fondo Toce fu il primo scontro a fuoco sul lago nella guerra del 1859.

La flottiglia austriaca si trovò libera di operare sul lago e sulla costa da Arona a Cannobio: il 4 maggio il *Radetzky* e il *Benedeck* demolirono altre linee telegrafiche a Oggebbio, e il 5 maggio affondarono due barconi a Fondo Toce.

Il giorno 8 maggio, ad Intra, imposero al Comune la consegna di un grosso quantitativo di legname, che il Comune stesso riuscì ad ottenere da un commerciante a nome Bartolomeo Croppi. Quando il mattino seguente le navi si presentarono per ritirarlo, fu fatto presente che tutti i barconi erano stati affondati, perciò le due navi si recarono a Suna e a Fondo Toce, dove requisirono i barconi necessari.

L'11 maggio il legname fu richiesto a Cannobio, e il 15 *Radetzky* e *Benedeck* requisirono legname e barche a Cannobio, Stresa, Belgirate, Lesa, Meina, Arona ed Intra, saccheggiando tutti i porticcioli della costa piemontese.

In assenza dei militari, però, i semplici cittadini si organizzarono per reagire alle razzie, e il 17 maggio, a Cannobio, gli austriaci furono accolti a fucilate, e costretti a ritirarsi.

Il 23 il *Ticino*, che si era unito alla flottiglia austriaca il 13 maggio, si presentò davanti ad Intra, minacciando di bombardare il porto. Il paese insorse: si suonarono le campane a stormo, e il *Ticino* venne preso a fucilate e costretto a lasciare le acque. Poco dopo lo stesso *Ticino* sparò una cannonata contro Pallanza, ritirandosi poi a Laveno.

In quei giorni le operazioni sul fronte terrestre avevano consentito una veloce avanzata dell'esercito franco-piemontese: il 22 e il 23 maggio i Cacciatori delle Alpi varcarono il Ticino fra Castelletto sopra Ticino e Sesto Calende; il 24 il presidio di Arona respinse un tentativo di sbarco dei fanti di Marina del *Benedeck*, e il 25 un secondo tentativo di sbarco del *Radetzky*.

Il 27 maggio il *Benedeck* e il *Radetzky* si presentarono davanti a Cannobio per chiedere la liberazione di alcuni doganieri austriaci fatti prigionieri. La milizia civica iniziò un nutrito fuoco di fucileria, che costrinse le due navi a

(1) A. Elia, *Ricordi di un garibaldino dal 1847-48 al 1900*, Roma, Tip. Genio Civile, 1904.

ritirarsi e causò il ferimento di alcuni uomini sul *Benedeck*.

Il 28 maggio a Cannobio era stato istallato un cannone, così che quando gli stessi due piroscafi ed il *Ticino* si ripresentarono davanti al paese per chiedere nuovamente la liberazione dei doganieri, furono accolti a cannonate, una delle quali colpì il *Ticino*, che dovette essere preso a rimorchio dal *Radetzky* per rientrare a Laveno.

L'avanzata dell'esercito franco-piemontese proseguiva veloce: il 9 giugno 1859 gli austriaci abbandonavano Laveno, e i tre piroscafi della flottiglia furono costretti a rifugiarsi in acque svizzere.

In tale data terminò la guerra navale sul Lago Maggiore: gli atti di guerra compiuti dalla flottiglia austriaca sommarono a ventidue, di cui sedici per requisizione di barconi, tre di imposizione di consegna di legnami, e tre di taglio di fili telegrafici. Rammentiamo inoltre quello del 27 Maggio per chiedere la liberazione dei prigionieri.

Il 10 giugno i cinque piroscafetti della Compagnia Sarda di Navigazione rientrarono dalla Svizzera e ripresero il servizio passeggeri sul lago, ormai libero della presenza austriaca.

Le operazioni navali sul Lago di Garda

L'esercito franco-piemontese avanzò velocemente in Lombardia, e l'8 giugno 1859, dopo 42 giorni di guerra, Napoleone III e Vittorio Emanuele II entrarono a Milano.

Dopo le vittorie di Solferino e di San Martino (24 giugno) i franco-piemontesi avevano occupato la riva occidentale del Lago di Garda e, sulla riva orientale, avevano aggirato Peschiera.

Sul Lago di Garda gli austriaci possedevano una flottiglia ben più forte e numerosa di quella del Lago Maggiore, composta dalle seguenti cinque unità:
- trasporto in legno a ruote *Birago*;
- cannoniera in legno a ruote *Verona*;
- cannoniera in legno a ruote *Thurn und Taxis*, con macchina da 100 cavalli;
- piroscafo a ruote *Franz Joseph*, di 170 t di dislocamento, con macchina da 50 cavalli, costruito nel 1849;
- piroscafo in legno a ruote *Hess*, di 360 t di dislocamento, con macchina da 100 cavalli, costruito nel 1851.

Questi ultimi due piroscafi erano stati costruiti come navi passeggeri per la Società di Navigazione a vapore del Lago di Garda. Erano stati acquistati dal-

l'Esercito (non dalla Marina), che vi aveva istallato alcuni cannoni.

La Marina francese, nella previsione di dover operare in questa guerra sia sui laghi sia sui fiumi, come il Po, aveva previsto di impiegare quelle barche cannoniere e quelle batterie corazzate che aveva sperimentato con buoni risultati nella guerra di Crimea del 1854-1856. Per questi motivi aveva deciso di inviare in Italia alcune barche cannoniere, di tipo smontabile, già pronte ed immagazzinate nell'arsenale di Tolone.

Quale comandante delle forze navali in Italia fu designato il contrammiraglio Dupouy, con il capitano di fregata Vedel come capo di stato maggiore, oltre a cinque ufficiali inferiori di vascello, designati comandanti delle cinque cannoniere, al commissario divisionale Sagnier, a un chirurgo, a un ingegnere del Genio marittimo, e a 95 fra sottufficiali e marinai per costituire gli equipaggi di 19 persone per ciascuna cannoniera.

Furono inoltre inviati in Italia, o meglio nel Regno di Sardegna, 150 operai dell'arsenale di Tolone, specialisti nel montaggio di scafi, apparati motori e cannoni delle cannoniere.

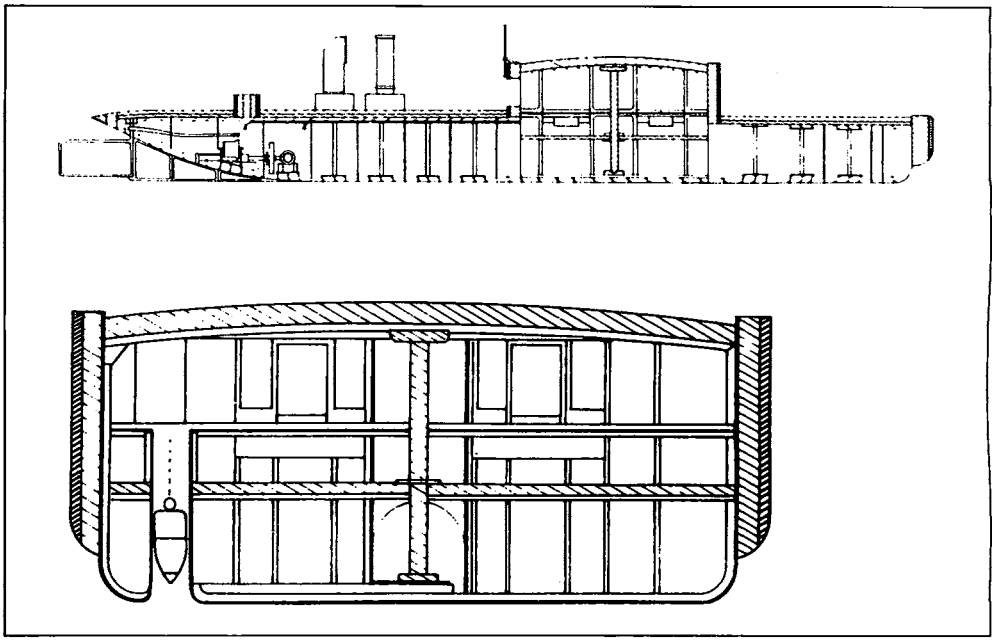
Le cannoniere smontabili avevano scafo in legno, lungo 25 m, largo 5 m, con una immersione di 1,1 m e dislocamento di circa 90 t. Erano munite di una macchina a vapore della potenza di 15 (o 16) cavalli che azionava un'elica e imprimeva una velocità di 7 nodi. L'armamento era costituito da un cannone, non brandeggiabile, sistemato a prora dietro un riparo di legno rivestito di piastre di ferro dello spessore di 10 cm, riparo munito di feritoie ai lati per poter sparare anche con fucili. Non è noto il calibro di questo cannone, né il munizionamento di dotazione per ciascuna cannoniera.

Tali cannoniere non erano contraddistinte da un nome, ma solo da un numero: quelle destinate ad essere inviate in Italia avevano i numeri *6*, *7*, *8*, *9*, *10*.

I materiali per la costruzione furono spediti via mare da Tolone a Genova con i piroscafi *Ariège* e *Sèvre*. A Genova furono temporaneamente depositati sulle banchine dell'arsenale, ma poi, per liberare le banchine stesse, che altrimenti non sarebbero state utilizzabili, furono inviati per ferrovia in altre località. I materiali della cannoniera n. *7* a Vercelli, quelli della n. *9* ad Alessandria, quelli della n. *10* a Casale, dove rimasero nelle rispettive stazioni ferroviarie; quelli delle cannoniere n. *6* e n. *8* rimasero a Genova.

Ben presto l'ammiraglio Dupouy e il comandante Vedel si accorsero che quelle navi, per il loro dislocamento e l'immersione non erano utilizzabili sui piccoli fiumi italiani; ne informarono pertanto il ministero della Marina francese, che richiese al Genio marittimo se fosse possibile costruire batterie corazzate aventi un'immersione di soli 70 cm.

Cannoniere del tipo richiesto furono subito progettate dal ben noto ingegnere



Sezione longitudinale e maestra delle cannoniere smontabili francesi progettate per navigare sul Po. Queste cannoniere non giunsero però in Italia in tempo utile per poter essere impiegate nella seconda guerra d'indipendenza.

navale Dupuy de Lôme, e fatte costruire nel cantiere navale Forges et Chantiers de la Méditerranée di Tolone; ma l'immersione risultò di un metro e non di 70 cm come richiesto.

Le nuove unità avevano uno scafo lungo 22 m, 3 m meno delle precedenti, largo 7, 7 m, quindi 2,7 m di più. Erano armate con due cannoni a retrocarica del calibro di 160 mm, non brandeggiabili, sistemati dietro uno scudo di legno rivestito con piastre di ferro dello spessore di 8 cm. Avevano due macchine della potenza complessiva di 24 cavalli, e due eliche; la velocità era di 4 nodi.(2)

Per poter impiegare almeno sui laghi le cannoniere già depositate in Italia, la Marina francese chiese all'ammiraglio Dupouy se avrebbero potuto essere trasportate, completamente smontate, su carri ferroviari.

---

(2) Cfr P. Dislère, *Notre Marine cuirassée,* Parigi, Gautier - Villarse, 1873, p. 139-141, 155. La prima batteria smontabile fu pronta il 7 luglio, e fu subito inviata a Genova con il piroscafo *Cacique*, ma giunse nella città ligure dopo che era già stato firmato l'armistizio di Villafranca (11 luglio 1859), e venne quindi subito rispedita a Tolone.

Con molto ottimismo, l'ammiraglio francese rispose affermativamente, benché per farlo si sarebbe dovuto smontare l'apparato motore e il cannone. È anche da considerare che non si sapeva neanche se, con un carico così sporgente, i carri sarebbero passati sotto le gallerie. Infine, nell'arsenale di Genova non era disponibile nessuna gru che avesse una capacità di carico tale da poter sollevare e porre su tre carri ferroviari – capaci ognuno di 10 t – uno scafo sia pure del peso ridotto a 30 t.

Per tali operazioni i tecnici francesi avevano pensato di "calare" gli scafi e i carri ferroviari su un pontone posto sul fondo del bacino, poi di dare acqua al bacino stesso, e di far galleggiare pontone, carri e cannoniere. Infine, il pontone con il suo carico avrebbe dovuto essere rimorchiato a Sampierdarena, dove, con un binario provvisorio, sarebbe stato portato dal porto alla stazione ferroviaria.

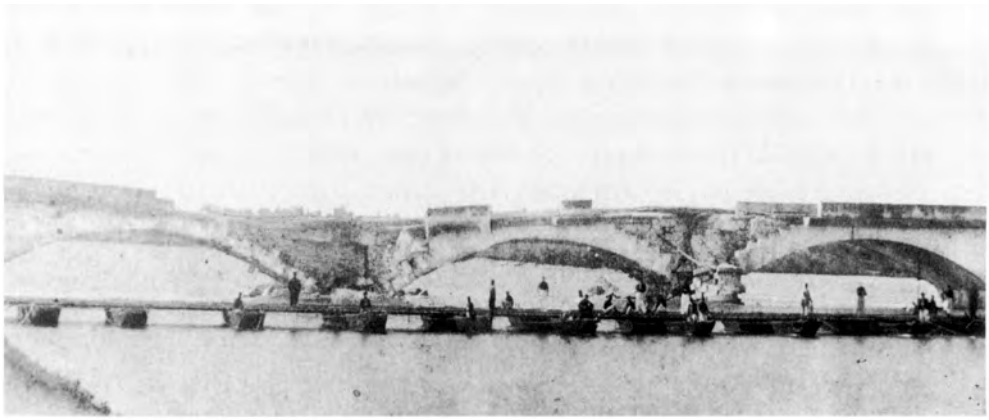
Questa macchinosa soluzione non fu adottata, e le cannoniere vennero spedite smontate, così come erano venute dalla Francia, e successivamente decentrate. Gli scafi e gli apparati motore furono assiemati a destinazione, cioè a Desenzano, sul Lago di Garda; come si è detto, il Comando della Marina francese dopo l'avanzata del fronte in seguito alle vittorie di Solferino e San Martino aveva deciso infatti di impiegare le cannoniere su tale lago, per l'assedio di Peschiera.

Il sistema fortificato degli austriaci nel Lombardo-Veneto era rappresentato dal cosiddetto Quadrilatero, costituito dalle città fortificate di Verona (sull'Adige), Mantova (sul Mincio), Legnago (sull'Adige), e Peschiera (sul Garda). Il Comando francese voleva quindi attaccare ed indebolire questo sistema di fortificazioni.

Le cannoniere depositate a Genova, Vercelli, Casale ed Alessandria furono ricaricate sui treni, che giunsero nella stazione di Trecate (Novara) il 29 giugno. Si trattava di cinque treni, per un totale di 120 vagoni, che però non potevano proseguire perché gli austriaci, in ritirata, avevano danneggiato i ponti della ferrovia e della strada, ed erano in corso i lavori per ripristinarli.

Poiché i lavori del ponte sul Ticino si prolungavano, l'ammiraglio Dupouy decise di far proseguire il materiale di almeno una cannoniera, la n. *8*, su carri a cavalli che potevano passare sul ponte provvisorio di barche oltre il fiume, quindi ricaricarlo sui vagoni ferroviari e proseguire fino a Ponte San Marco, dove si rendeva necessario un nuovo trasbordo su carri a cavalli per attraversare il fiume Chiesa. Un'ulteriore difficoltà era costituita dal dover trasportare il materiale dalla stazione di Desenzano fino alla riva del lago.

Per quest'ultimo scopo fu costruito un tratto di binario lungo circa un chilometro e in forte pendenza. Su tale binario, con tutte le precauzioni, furono fatti scendere i vagoni con i carichi più pesanti; per i materiali più leggeri si sopperì con carri e cavalli e a spalla d'uomo.



Il ponte sul Ticino a Magenta danneggiato dagli austriaci il 4 giugno 1859 per impedire l'avanzata dei franco-piemontesi.

Per superare tutte le sopraccitate difficoltà il trasporto durò otto giorni, dal 26 giugno, partenza da Genova, al 2 luglio, arrivo a Desenzano dei materiali della cannoniera n. *8*. Per le altre il trasporto durò ancora più a lungo; infatti i convogli con i materiali delle cannoniere *6*, *7*, *9*, *10* attesero a Trecate la riparazione del ponte sul Ticino, così che fecero il trasbordo dei materiali solo a Ponte San Marco, e giunsero a Desenzano dieci, dodici giorni dopo.

Dal 3 all'8 luglio nel cantiere di Desenzano si lavorò per tutta la durata della luce del giorno, così che la cannoniera n. *8* fu pronta per il varo in tale giorno. Pervenne intanto la notizia che la prima batteria corazzata smontabile, armata con due cannoni da 160 mm, costruita nel cantiere di La Seyne Tolone era giunta a Genova.

La Marina francese era quasi pronta ad agire sul Garda, e l'ammiraglio Dupouy attendeva con ansia di aver pronta una seconda cannoniera per poter effettuare il blocco di Peschiera dal lato del lago, quando giunse la notizia che era stato firmato l'armistizio e che si dovevano sospendere le ostilità (11 luglio 1859).

Tuttavia le cinque cannoniere portate fino a Desenzano furono tutte montate, armate e varate: lo stesso Napoleone III volle presenziare al varo della n. *6*. Non è stata reperita la data in cui avvenne la cerimonia – si presume fra il 20 e il 30 luglio – si sa però che a Desenzano furono fatte affluire le truppe accampate nei paesi vicini, e che furono schierate in parata lungo la riva del lago. Lo scafo, col gran pavese a riva, scivolò solennemente in acqua.

Si è detto che queste piccole navi erano *cannoniere smontabili*, ma il termine "smontabili" si riferiva solo al fatto che le strutture in legno dello scafo

non erano collegate fra loro in fase di costruzione, ed erano immagazzinate in questo stato. Dopo il montaggio, però, fatti i fori nel legname e fissate fra loro le varie parti con chiodi o caviglie, non era più possibile smontarle.

Se era stato possibile spedire le cannoniere da Tolone a Desenzano, non era più possibile smontarle nuovamente al termine della guerra e rispedirle "al mittente". La Marina francese decise quindi di lasciarle sul Garda e di regalarle alla Marina del Regno di Sardegna.

La cessione fu sancita con decreto imperiale in data 1° agosto 1859 e la consegna fu fatta, con cerimonia solenne, il successivo 16 agosto. Da parte francese erano presenti il contrammiraglio Dupouy, il capitano di fregata Vedel e il commissario divisionale Sagnier; da parte sarda il capitano di fregata Pompeo Provana del Sabbione e il sottocommissario Carlo Randaccio.

Gli onori militari furono resi da un reparto di fanteria e da uno di artiglieria dell'Esercito piemontese. Salutata da una salva di 21 colpi di cannone, sparati da una batteria di campagna, fu ammainata la bandiera francese ed alzata quella sarda, che era già il tricolore con stemma sabaudo, bandiera nazionale dal marzo 1848.

Da quanto sopra descritto, risulta dunque che nella guerra del 1859 non vi furono azioni navali da parte franco-piemontese, ma solo da parte austriaca, presente con piccole navi su ambedue i laghi.

Le cinque cannoniere cedute dalla Marina francese costituivano una forza navale che per la sua dislocazione sul Lago di Garda si trovava in una posizione organica fuori di quella prevista dai regolamenti. Con il regio decreto 15 settembre dello stesso anno si provvedeva ad eliminare l'anomalia, istituendo la Regia Flottiglia interna del Lago di Garda, con base a Sirmione, e non più a Desenzano.

Primo comandante della flottiglia fu il capitano di fregata Provana del Sabbione, che aveva preso in consegna le unità, sostituito poco tempo dopo dal capitano di fregata Giuseppe Cordero di Montezemolo. Erano destinati alla flottiglia otto ufficiali di vascello, 48 sottufficiali e 55 marinai.

Con regio decreto 2 febbraio 1860 le cannoniere ex francesi assunsero, al posto del numero, i seguenti nomi: *Frassineto* (ex n. *6*), *Sesia* (ex n. *7*), *Torrione* (ex n. *8*), *Castenedolo* (ex n. *9*), *Pozzolengo* (ex n. *10*).

Per aumentare la consistenza della flottiglia, con regio decreto 25 agosto 1860 fu autorizzata la costruzione di altre due cannoniere dello stesso tipo, che ebbero i nomi di *Adda* e di *Mincio*. La costruzione fu eseguita nel cantiere di Genova dalla società Ansaldo; il montaggio degli scafi e degli apparati motore fu eseguito, come per le cannoniere francesi, a Desenzano.

Le operazioni sul Lago di Garda nella terza guerra d'indipendenza

Nella guerra del 1866 le cannoniere del Garda erano armate di un cannone liscio da 24 libbre, cui furono aggiunti altri due cannoni del calibro di 5,3 mm sui lati.

In questa guerra tali unità non operarono sotto il comando della Regia Marina, ma del Comando del Corpo dei Volontari Italiani, corpo costituito con regio decreto 6 maggio 1866 e comandato da Garibaldi.

Il 18 giugno la flottiglia fu consegnata al colonnello Augusto Elia, e ne assunse il comando il maggiore Andrea Sgarallino.

Da parte austriaca, sul lago operavano navi del Corpo Pionieri e Flottiglie, alle dipendenze del Comando Truppe Tecniche, Esercito quindi, e non Marina. Le unità erano quelle già elencate nel 1859, alle quali si erano aggiunte nel 1860 sei cannoniere in ferro ordinate al Cantiere Tonello di Trieste. Si trattava di navi ad elica del dislocamento di 240 t, lunghe 32,4 m, larghe 6,6 e con un'immersione di 2,6 m. Erano munite di una macchina della potenza di 90 cavalli, azionante un'elica.

Le unità presero servizio sul lago il 10 luglio 1860, si presume trasportate per ferrovia con scafo completamente montato.

Questa flottiglia di navi in ferro e in legno era comandata dal capitano di corvetta Moritz von Monfroni, imbarcato sulla *Speiteufel*, unità capo flottiglia. I comandanti delle navi erano l'alfiere di vascello Stefano Zichy (*Speiteufel*), i luogotenenti di vascello Julius Joly (*Wildfang*), Ludwig Meder (*Raufbold*), Victor von Adler (*Wespe*), Joseph Natti (*Uskoke*), barone Friedrich von Haan (*Scharfschutzer*), gli alfieri di vascello conte Julius Sessel d'Aix (*Franz Joseph*) e barone Hugo von Pelechy (*Hess*).

Le sei cannoniere in ferro erano armate con due cannoni da 48 libbre e due da 30 libbre; le due cannoniere in legno avevano quattro cannoni rigati da 12 libbre, l'*Hess*, due cannoni rigati da 12 libbre il *Franz Joseph*.

Come risulta, benché dipendenti da un comando di truppe tecniche dell'Esercito, queste navi erano comandate da ufficiali di Marina.

Dopo la sconfitta di Custoza del 24 giugno 1866, in previsione di doversi ritirare dal Garda, fu dato ordine alla flottiglia italiana di incendiare e distruggere le navi; ma il colonnello Elia non fece eseguire tale ordine.

Le operazioni navali sul lago iniziarono il 23 giugno alle ore 13, quando le quattro cannoniere austriache, uscite da Riva, ebbero uno scambio di cannonate con i forti di Maderno.

Il 1° luglio due cannoniere in ferro e l'*Hess* bombardarono Gragnano Trebbiense, ma tre cannoniere italiane al comando del colonnello Elia, imbarcato

sul *Torrione*, le costrinsero a ritirarsi.

Il 7 luglio tre unità italiane, il *Castenedolo*, il *Frassineto* e il *San Martino*, uscite da Salò, si portarono davanti a Gardone, ma non ebbero modo di scontrarsi con navi austriache.

Il 10 luglio quattro cannoniere italiane, più il piroscafo *Benaco*, bombardarono Peschiera.

Il 16 luglio le sei cannoniere in ferro austriache si portarono davanti a Gragnano e bombardarono il porto, centrando il piroscafo *Benaco*, che fu abbandonato dall'equipaggio e successivamente catturato dagli austriaci.

In quel mese di luglio la flottiglia italiana ebbe una discreta attività, malgrado la sua inferiorità numerica e quella del materiale, visto che aveva navi in legno contro navi in ferro.

Dopo la proclamazione del Regno d'Italia, la flottiglia italiana rimase sul lago, in quanto il confine con l'Austria lasciava a quella nazione la sovranità della parte più settentrionale delle acque, sovranità che rimase tale fino alla guerra 1915-1918.

Come si è detto, la flottiglia italiana in questa guerra era passata al comando del Corpo Volontari Italiani. Con il regio decreto 19 agosto 1866, n. 239, le navi tornarono sotto il comando della Marina. Il verbale della consegna fu il seguente:

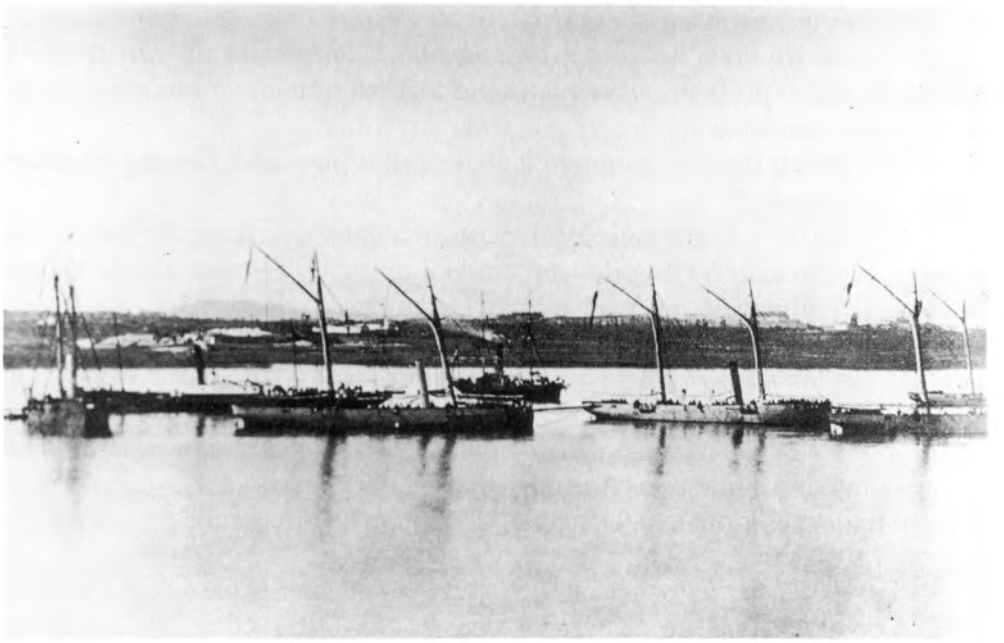
> Salò 28 settembre 1866
> Il sottoscritto, incaricato dal Ministero della Marina, riceve la Flottiglia del Lago di Garda, affidata provvisoriamente al Corpo Volontari Italiani, Dichiara di aver ricevuto il materiale galleggiante della Flottiglia dal Colonnello dei Volontari cav. Augusto Elia, presente il Generale Avezzana.
>
> Il Luogotenente di Vascello di 1ª classe
> Napoleone Canevaro

Anche la flottiglia austriaca, come quella francese del 1859, divenne italiana in base al trattato di pace firmato a Vienna il 3 ottobre del 1866.

La consegna ebbe luogo a Peschiera: da parte austriaca era presente il capitano di corvetta Moritz von Monfroni, il luogotenene di vascello Gustav Mayer, e il commissario Kutschnig; da parte italiana il capitano di fregata Paolo Orengo e l'ingegnere navale di 1ª classe Felice Fasella.

Con regio decreto 2 dicembre 1866 n. 3402, alle navi ex austriache furono dati i nomi di *Mincio* (ex *Raubfold*), *Malghera* (ex *Speiteufel*), *Borgoforte* (ex *Scharfschutzer*), *Garda* (ex *Wespe*), *Mestre* (ex *Wildfang*), *Caprera* (ex *Uskoke*), *San Marco* (ex *Franz Joseph*), *Principe Oddone* (ex *Hess*).

Con il regio decreto 17 marzo 1867 (atto n. 52 G. M.) fu istituito sul Lago di Garda un Comando locale di Marina, dipendente dal Comando in capo del 3°



La flottiglia austriaca del Lago di Garda. Le cannoniere, in ferro, furono costruite a Trieste ed entrarono in servizio il 10 luglio 1860. A sinistra, in secondo piano, è visibile la cannoniera a ruote *Hess*.

Dipartimento (Ancona), con sede a Peschiera (art. 1), retto da un ufficiale superiore di vascello (art. 2) per la direzione e l'amministrazione della flottiglia.

Con decreto ministeriale 27 marzo 1867 fu emanato l'*Ordinamento della R. Flottiglia sul Lago di Garda.* Nella tabella di pace questo Comando prevedeva un capitano di fregata comandante, un tenente di vascello, due sottotenenti di vascello, un ingegnere navale, un commissario di 2ª classe, un medico di 2ª classe, più 122 fra sottufficiali e marinai.

La tabella di guerra prevedeva:

– Per le cannoniere di 2° ordine, con quattro cannoni da 100 e 90 cavalli di forza:
  1 Luogotenente di vascello: Comandante
  1 Guardiamarina
  1 Macchinista di 1ª classe
  1 Macchinista di 2ª classe
  7 Fuochisti
  1 Capo Timoniere
  1 Secondo Nocchiere

1 Sottonocchiere
28 Marinai
1 Secondo Capo Nocchiere
1 Sottocapo Cannoniere
10 Cannonieri
1 Operaio calafato
1 Sotto Aiutante (Sottocapo)

– Per le sei cannoniere di 3° ordine, con un cannone e 16 cavalli di forza:
1 Sottotenente di Vascello: Comandante
1 Macchinista di 2ª classe
1 Macchinista di 3ª classe
4 Fuochisti
1 Sottocapo Timoniere
1 Sottonocchiere
10 Marinai
1 Sottocapo Cannoniere
4 Cannonieri

– Per il vapore *San Marco*, con due cannoni e 100 cavalli di forza:
1 Sottotenente di Vascello: Comandante
1 Macchinista di 1ª classe
1 Macchinista di 2ª classe
6 Fuochisti
1 Capo Timoniere
1 Secondo Capo Nocchiere
24 Marinai
1 Sottocapo Cannoniere
6 Cannonieri
1 Sotto Aiutante

– Per il vapore *Principe Oddone*, con due cannoni e 50 cavalli di forza:
1 Sottotenente di Vascello: Comandante
1 Macchinista di 2ª classe
1 Macchinista di 3ª classe
7 Fuochisti
1 Capo Timoniere
1 Secondo Nocchiere
1 Sottonocchiere
14 Marinai
1 Sottocapo Nocchiere
6 Cannonieri

L'Ordinamento conteneva anche una tabella 4: "Classificazione dei bastimenti della R. Flottiglia", che elencava:

- Cannoniere di 2ª classe ad elica "Tipo Borgoforte", con quattro cannoni e macchina da 90 cavalli: *Borgoforte*, *Caprera*, *Malghera*, *Mestre*, *Mincio*, *Garda*;
- Cannoniere di 3ª classe ad elica "Tipo Torrione", con un cannone e macchina da 16 cavalli: *Torrione*, *San Martino*, *Solferino*, *Pozzolengo*, *Frassineto*, *Castenedolo*;
- Avviso di 2ª classe a ruote *San Marco*, con due cannoni e macchina da 100 cavalli;
- Avviso di 2ª classe a ruote *Principe Oddone*, con due cannoni e macchina da 50 cavalli.

Le cannoniere di 2ª classe ad elica elencate in questa tabella erano le sei austriache con scafo in ferro entrate in servizio nel 1860, mentre le sei di 3ª classe erano le cinque ex francesi del 1859 più le due costruite dall'Ansaldo nel 1860, meno il *Sesia* (ex francese n. 7) affondato l'8 ottobre 1860.

La situazione politica dopo la guerra del 1866 era divenuta tale da non richiedere più la dislocazione di forze navali di una certa consistenza sul Lago di Garda, ormai praticamente del tutto italiano. Le cannoniere di legno ex francesi *Castenedolo*, *Frassineto*, *Pozzolengo* e *Torrione* furono quindi cedute nel 1867 alla Società Ferrovie Alta Italia, che le convertì per uso passeggeri. Furono radiate con regio decreto 7 gennaio 1870 n. 5455.

Anche il *Borgoforte* fu ceduto alla stessa società, ma fu radiato con regio decreto 23 maggio 1869 (atto n. 120).

Le cannoniere di 2ª classe tipo "Borgoforte" (ex austriache) *Malghera*, *Mincio*, *Mestre* e *Garda*, più le due tipo "Torrione" *Solferino* e *San Martino*, facenti parte della flottiglia del Lago di Garda, furono radiate, non essendo più atte ad ulteriore servizio, con regio decreto 26 agosto 1868 (atto n. 175).

I vapori *Principe Oddone* e *San Marco*, anch'essi ceduti alla Società Ferrovie Alta Italia, furono radiati nel 1867.

La cannoniera *Caprera* (ex austriaca) fu radiata con regio decreto 7 gennaio 1870 n. 5455.

Si mette in rilievo che queste navi lacuali non furono mai elencate nelle tabelle del naviglio dello Stato pubblicate nell'Annuario.

Infine, fu soppresso anche il Comando della Regia Marina di Peschiera, istituito con il regio decreto 17 marzo 1867. La soppressione fu effettuata in base al regio decreto 16 giugno 1881 (atto 136, parte I).

Le navi della Regia Marina dovevano ritornare sui laghi alcuni anni dopo, non più come navi da guerra bensì come unità per il servizio doganale, con stazioni a Porlezza sul Lago di Lugano, a Cannobio sul Lago Maggiore, e a Limo-

ne sul Lago di Garda. Il ritorno avvenne dal 1893 in poi.

Tuttavia, il personale di coperta e di macchina fu per molti anni fornito dalla Regia Marina, come da "Istruzioni per il servizio dei Piroscafi doganali" del 15 novembre 1867 (atto n. 206).

Le azioni navali sul Lago di Garda durante la prima guerra mondiale

La Pace di Vienna del 3 ottobre 1866, con la quale il Lombardo-Veneto veniva dato all'Italia, lasciava all'Austria il Trentino. Il confine italo-austriaco corrispondeva quindi a quello attuale fra le regioni Lombardia e Trentino; la parte più settentrionale del lago, con le città di Riva e Torbole rimaneva austriaca e, sulla costa occidentale, il confine cadeva nella località Cascata del Ponale.

Non risulta che da parte austriaca fossero dislocate sul lago unità navali e reparti della Marina.

Da parte italiana, viceversa, con uno studio dell'ufficio del capo di stato maggiore del maggio 1911 (prot. 5943 del 24.5.1911) erano state emanate le norme per la mobilitazione del Lago di Garda, le quali prevedevano la requisizione e la militarizzazione di sei piroscafi dell'Impresa di navigazione del Lago di Garda.

I nomi, le caratteristiche e l'armamento di queste navi erano:(3)

– *Garda*	150 hp, a elica,	3 cann. da 57 mm,	2 mitr.,	1 proiettore
– *Mincio*	175 hp, " ,	3 cann. " ,	4 " ,	1 "
– *Italia*	600 hp, a ruote,	2 cann. " ,	4 " ,	1 "
– *Zanardelli*	500 hp, " ,	2 cann. " ,	3 " ,	1 "
– *Emo*	280 hp, " ,	-	3 " ,	1 "
– *Baldo*	280 hp, " ,	-	3 " ,	1 "

Per altri tre piroscafi a ruote, da 280 hp, il *Benaco*, il *Mocenigo* e il *Depretis*, lasciati come riserva, adibiti al servizio passeggeri, era previsto un armamento di tre mitragliere da 37 mm e un proiettore.

Poco dopo l'inizio della guerra, con decreto luogotenenziale 10 giugno 1915 n. 883 fu istituito un Comando Flottiglia del Garda, con sede sul piroscafo armato *Italia*, comandante il capitano di corvetta Carlo Rossetti. Furono inoltre sistemate in vari punti della costa batterie anti-nave e anti-aeree alle dipendenze del cap. corv. Ernesto Casalini. In totale, nel 1915 esistevano dodici batterie della

(3) *La guerra italo-austriaca*, fasc. IV, *Preparazione dei mezzi*, p. 124.

Regia Marina e tredici stazioni fotoelettriche, delle quali però non ci occuperemo.

Come risulta dal foglio prot. 1132 in data 26 maggio 1916 del Comando Flottiglia, piroscafo armato *Italia*, oltre alle sei navi precedentemente elencate, risultavano nella flottiglia anche il rimorchiatore *Diligente* e la barca a vapore *Lilly*.

Circa a metà del 1917, il Comando fu trasferito a terra nella località Val di Sogno, poco a sud di Malcesine: il 13 settembre 1917 assunse il comando il cap. corv. Folco Tosti di Valminuta che, con lettera prot. 137 R.F. in data 1° ottobre 1917 riferiva al ministero la situazione.

In detto rapporto risultano far parte della flottiglia anche il *MAS 10* e il *MAS 12*, trasferiti da Venezia in maggio.

Sin dall'inizio delle ostilità era stato istituito un servizio di pattugliamento sulla linea di confine del lago. Il servizio era svolto da unità della Regia Guardia di Finanza, le quali, non appartenendo alla Regia Marina, non figuravano fra le unità della flottiglia. Le unità della Finanza erano antiche torpediniere che, ormai inutilizzabili per scopi bellici erano state cedute alla Guardia di Finanza il 31 ottobre 1897 per impiegarle in servizio doganale sui laghi e nella laguna veneta. Sul Garda la Finanza aveva: *Mosca* (poi *12 T*) e *Ape* (poi *13 T*), con scafo in acciaio, costruite a Chiswick nel 1883, disloc. 16 t, una macchina da 250 hp, una mitragliera Gardner, *V W* e *XIV W*, tipo "White", con scafo in legno, costruite a East Cowes nel 1883, disloc. 14 t, una macchina da 200 hp, una mitragliera Gardner.

La base del naviglio della Guardia di Finanza era a Limone, sulla riva occidentale, ma in epoca imprecisata si trasferì in Val di Sogno, e nello schizzo dei posti di ormeggio dell'ottobre 1917 sono rappresentati i posti di ormeggio per il naviglio, e la casermetta della Regia Guardia di Finanza.

La sede del Comando flottiglia fu trasferita a Peschiera nel dicembre 1917, come risulta dalle date di lettere indirizzate a tale Comando in tale mese, e vi rimase fino al febbraio 1918.

Per l'importanza dei compiti assunti dalla Regia Marina sul lago, con decreto luogotenenziale n. 290 in data 21 febbraio 1918, fu istituito un Comando dei servizi della Regia Marina con sede a Maderno. Quindi dall'estremità meridionale del lago il Comando fu trasferito a nord della Val di Sogno, ben più vicino al confine.

Il Comando fu assunto il 12 aprile 1918 dal cap. freg. Pietro Lodolo, rimanendo alle sue dipendenze il Comando flottiglia retto dal cap. corv. Folco Tosti di Valminuta.

Dal citato Comando servizi dipendeva anche un Comando raggruppamento batterie Regia Marina, anch'esso con sede a Maderno.

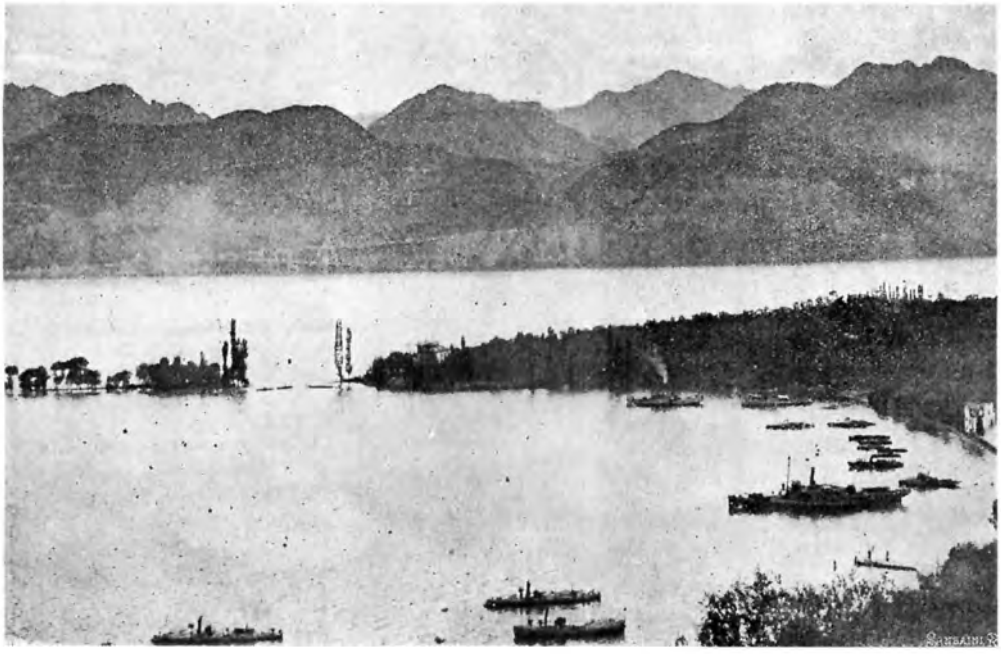
Dalla "Situazione" compilata dal cap. freg. Lodolo in data 7 luglio 1917 ri-

sultavano esistere sul lago :

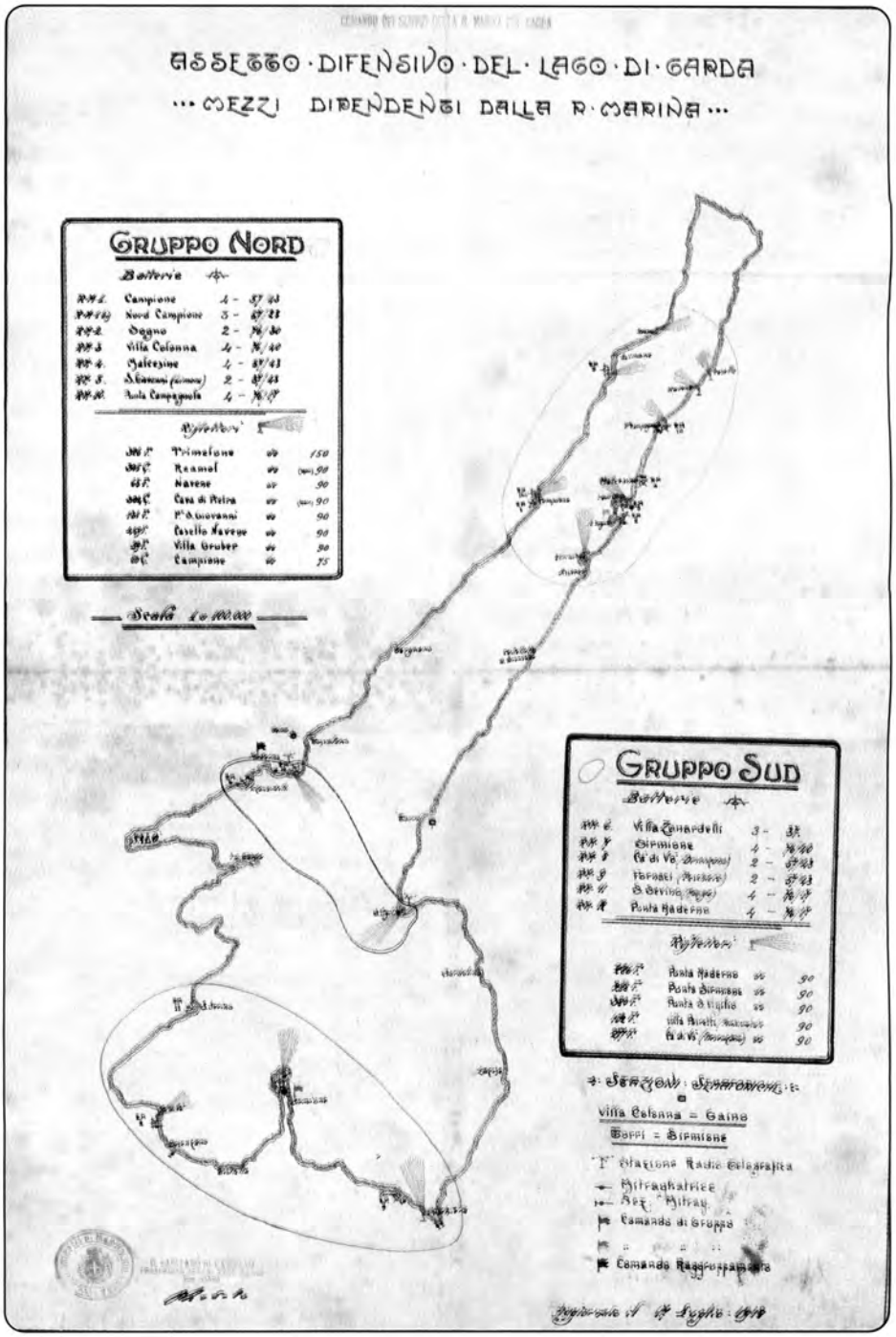
– Il Comando Servizi R. M. sul Garda	sede a	Maderno
– Il Comando Flottiglia	"	"
– Il Comando Raggruppamento Batterie R. M.	"	"
– Un Ufficio di Commissariato	"	"
– Un Ufficio Sanitario	"	"
– Un Comando Batterie, Gruppo Nord	"	Sogno
– Un Comando Batterie, Gruppo Sud	"	Sirmione

Le unità della Flottiglia erano :

– Piroscafo armato *Mincio*,	armam.	1/76, 2/57,	2 mitr. Colt,	sede	Maderno
– " " *Garda*	"	2/76,	2 mitr. Colt,	"	Gargnano
– " " *Zanardelli*	"	–	3 mitr. 37 mm,	"	Maderno
– " " *Emo*	"	–	"	"	"
– " " *Baldo*	"	–	"	"	"
– Motoscafo armato *Maria II*	"	–	2 mitr. Colt,	"	"
– *MAS 12*	"	1/47,	"	"	"
– *MAS 17*	"	"	"	"	"
– *MAS 20*	"	"	"	"	"
– *MAS 203*	"	"	"	"	"



Stazione di M.A.S. in Val di Sogno.


ASSETTO DIFENSIVO DEL LAGO DI GARDA
... MEZZI DIPENDENTI DALLA R. MARINA ...
GRUPPO NORD
Batterie
Campione 4 - 57/23
Nord Campione 3 - 47/23
Dogna 2 - 76/40
Villa Celanna 4 - 76/40
Malcesine 4 - 57/43
Punta Campagnola 4 - 76/17
Riflettori
Primaforno 90 150
Reamol 90 90
Navene 90 90
Cava di Pietra 90 90
P.ta S. Giovanni 90 90
Castello Navene 90 90
Villa Gruber 90 90
Campione 90 75
Scala 1:50.000
GRUPPO SUD
Batterie
Villa Zanardelli 3 - 37
Sirmione 4 - 76/40
Cà di Va' 2 - 57/43
Fenaroli 2 - 57/43
S. Service 4 - 76/17
Punta Maderno 4 - 76/17
Riflettori
Punta Maderno 90 90
Punta Sirmione 90 90
Punta S. Vigilio 90 90
90 90
90 90
Villa Celanna = Gaino
Boffi = Sirmione
Stazione Radio Telegrafica
Mitragliatrice
Arr. Mitrag.
Comando di Gruppo
Comando Raggruppamento

– Pirobarca "White", Guardia di Finanza 2 mitr. Gardner, sede Sogno
– " " " " S. Faustino
– Torp. Thornychroft, " " " Sogno
– " " " " S. Faustino

Sul lago erano inoltre presenti:
– 12 Stazioni fotoelettriche
– 4 Stazioni semaforiche
– 7 Stazioni eliografiche
– 1 Stazione R.T. campale a San Vigilio
– 1 " " a Maderno
– 18 Batterie

Come risulta, la R. Marina aveva disposto una notevole difesa del lago, tuttavia per tutta la durata della guerra non vi furono vere e proprie azioni navali.

Solo nei primi mesi del 1918 si ebbero due azioni, nelle quali però non furono impiegati i piroscafi armati, ma i M.A.S.

Nell'aprile 1918 il Comando del XXIX Corpo d'Armata chiese di sbarcare un gruppo di arditi nelle vicinanze di Torbole. Come risulta dalla relazione prot. 1252 in data 25 maggio 1918, nella missione, eseguita nella notte fra il 4 e il 5 maggio, furono impiegati i quattro M.A.S. e una lancia, che furono rimorchiati dalla Val di Sogno fino alla zona di operazioni dalla barca a vapore *Concordia*. Il *MAS 20*, che aveva anche motori elettrici, rimorchiò la lancia, con gli arditi fino a terra, dove questi si trattennero per un'ora, poi li riportò a Sogno.

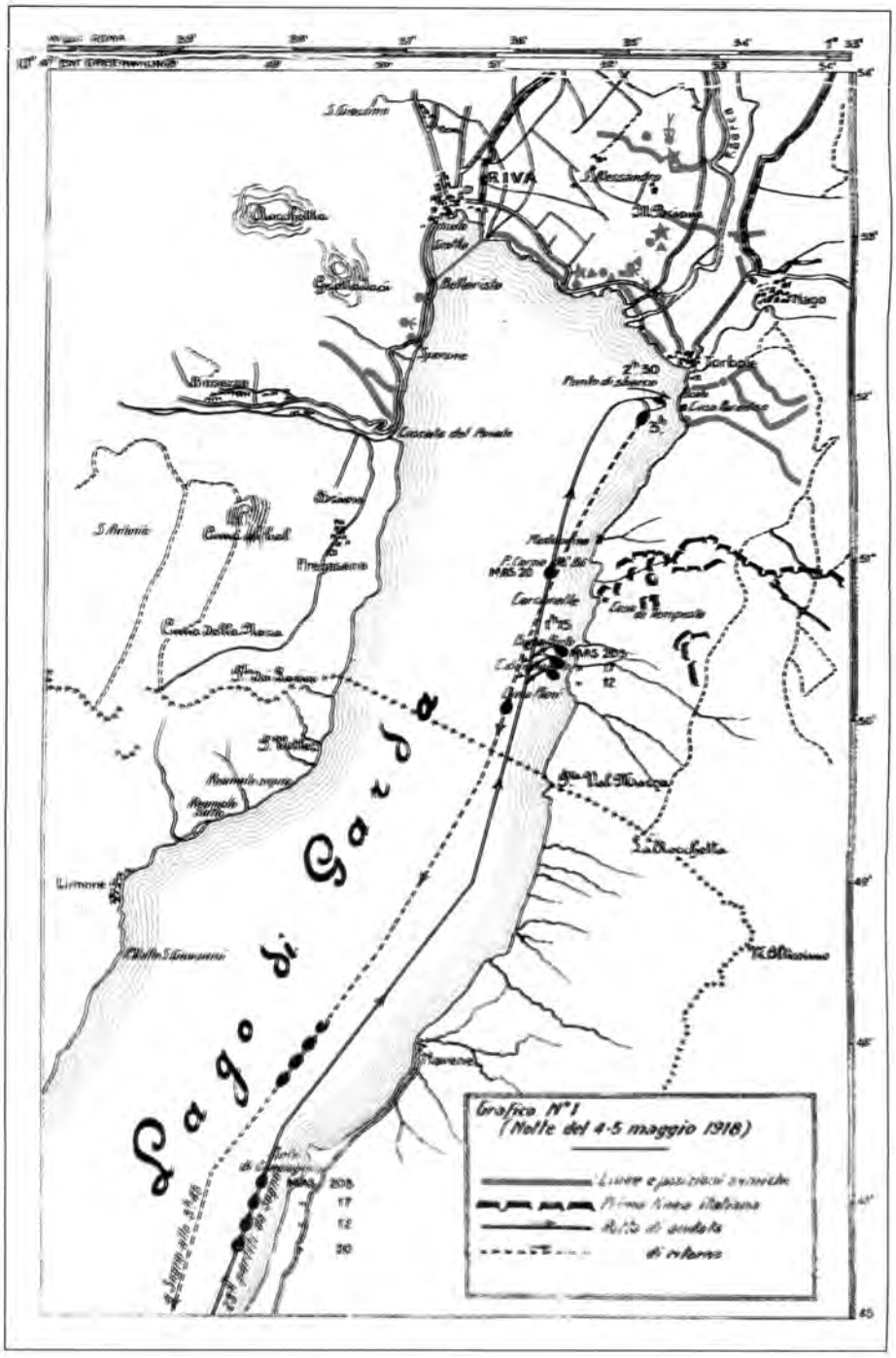
Una seconda missione fu effettuata sempre dal *MAS 20* fra il 2 e il 3 luglio per sbarcare alcuni informatori fra Torbole e Riva. Per queste modeste azioni furono concesse ai comandanti dei M.A.S. e ad alcuni componenti gli equipaggi le seguenti decorazioni:

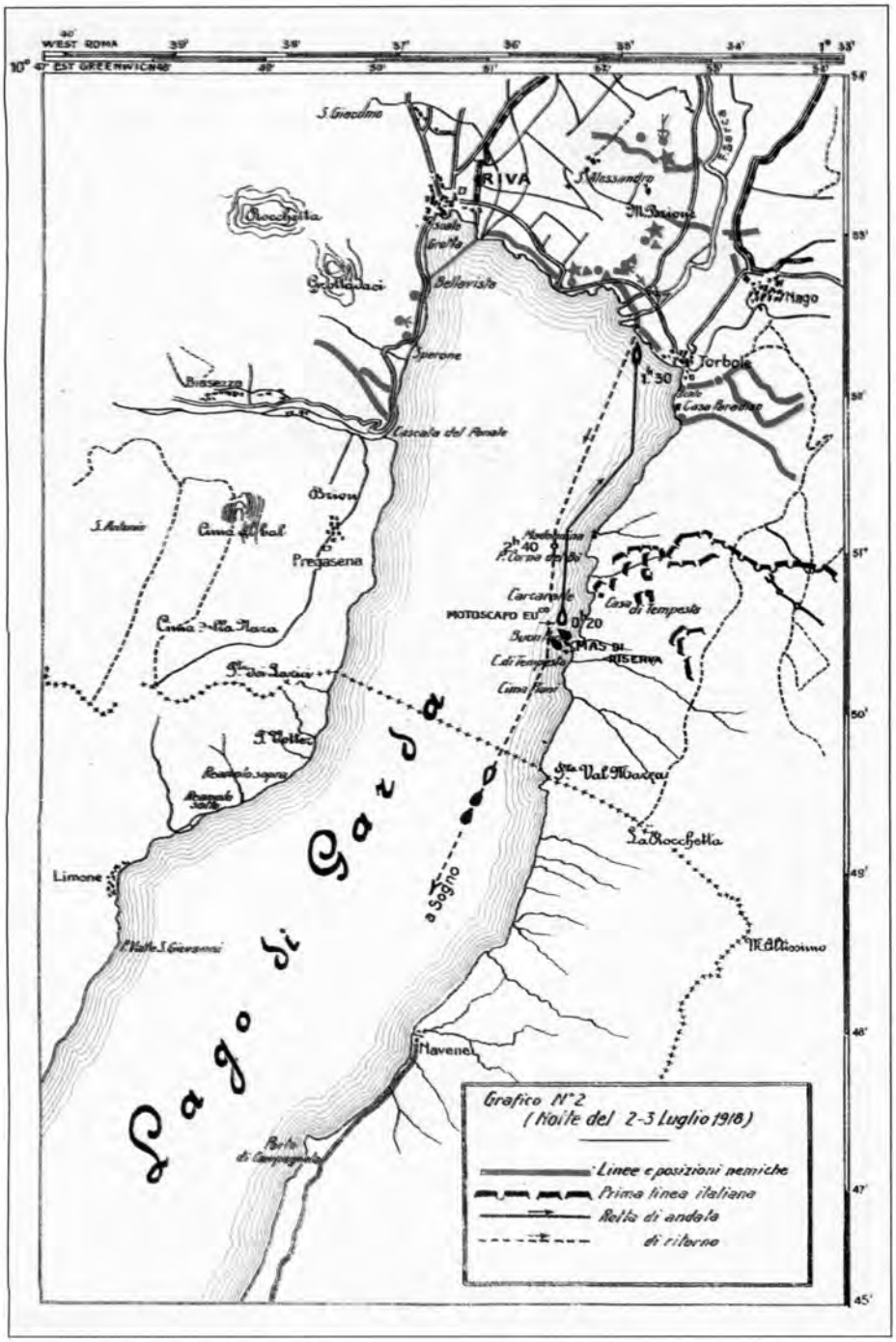
> Croce al Merito di guerra ai Volontari Motonauti di 1ª classe Carossi Alessandro di Milano, Antonelli Giulio e Biadene Giacomo di Venezia, e ai membri degli equipaggi (F.O. n. 259 in data 9.10.18, art. 7).

Per la missione di luglio: Medaglia di bronzo al V. M. al Volontario Motonauta di 1ª classe Sbertola Augusto di Genova (F.O. n. 269 in data 10.10.18, art. 6).

Comandanti della R. Flottiglia del Lago di Garda

All'inizio delle ostilità e sino al 1° luglio 1916 il Garda fu militarmente dipendente dal Comando della 3ª Armata, e tale destinazione ebbero i primi due ufficiali di Marina ivi destinati che firmavano la posta destinata al Ministero:


RIVA
Lago di Garda
Grafico N°1
(Notte del 4-5 maggio 1918)


WEST ROMA
EST GREENWICH
RIVA
S. Alessandro
Torbole
Mago
Bellavista
Sperone
Cascata del Ponale
Pregasena
Cima del Bal
Cima della Nara
Cartaro
Casa di tempesta
MOTOSCAFO EU
MAS DI RISERVA
Val Modrau
Limone
Navene
Lago di Garda
Grafico N°2
(Notte del 2-3 Luglio 1918)
Linee e posizioni nemiche
Prima linea italiana
Rotta di andata
di ritorno

C.C. (rich.) Carlo Rossetti – Comando 3ª Armata – 1.7.1915 - 30.9.1915
1° T.V. (rich.), poi C.C. Ernesto Casalini – Settore del Garda – 27.7.1915-31.8.1916

Risultano Capi Flottiglia, e il primo scrive su carta intestata "Piroscafo ITALIA Comando Flottiglia del Garda":
1° T.V. (rich.) poi C.C. Giovanni Gazzola, P.fo' *Italia*, C.do Flottiglia del Garda, 1.7.1916-2.7.1917;
C.C.Ildebrando Goiran, Comando Flottiglia del Garda, 3.7.1916-4.9.1917;
C.C. Folco Tosti di Valminuta, C.do Flottiglia del Garda, 13.7.1917-23.7.1918;
C.C. Ottavio Siccoli, Comando Flottiglia del Garda, 1.8.1918-1.3.1919.

Il comando della flottiglia rimase al capitano di corvetta Tosti anche quando fu assegnato alla flottiglia il capitano di fregata Francesco Grixoni con incarichi speciali dal 21.11.1917 al 16.12.1917; rimase ancora al capitano di corvetta Tosti e al capitano di corvetta Siccoli quando il Comando Marina del Garda fu assunto dal capitano di vascello Pietro Lodolo dal 14.4.1918 al 19.11.1918.

Gino Galuppini

LO SBARCO AUSTRIACO DI ANCONA DEL 5 APRILE 1918 NEL RAPPORTO DEL COMANDANTE DELLA SPEDIZIONE AUSTROUNGARICA, E NELLE FONTI DELLA MARINA MILITARE E DELLA GUARDIA DI FINANZA

ANDREA BRANCHI

Nella notte del 5 aprile una lancia a motore austriaca riuscì, profittando del tempo fosco e piovoso, ad approdare, non vista, in un punto della nostra costa a nord di Ancona. Il mattino seguente la lancia, arenata sulla spiaggia e riconosciuta per nemica, fu rimorchiata ad Ancona. I 61 sbarcati intendevano profittare della possibilità di non essere riconosciuti per tentare qualche colpo di mano. Essi si trattennero inosservati in una casa colonica tutto il rimanente della notte del 5 ed il giorno 6. Nella notte successiva furono tutti catturati da una piccola pattuglia di Carabinieri che era in perlustrazione, prima che potessero attuare qualsiasi loro piano.(1)

Con questo conciso comunicato l'agenzia di stampa Stefani il 21 aprile 1918, a distanza di sedici giorni dai fatti, informava i quotidiani italiani e il capo di Gabinetto della Presidenza del Consiglio dell'avvenuto sbarco di un

(1) Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Roma (d'ora in poi AUSMM), *Raccolta di Base* (*RB*), b. 914, f. 4. Nota Agenzia Stefani, trasmessa al capo di Gabinetto della Presidenza del Consiglio dei Ministri alle ore 13,10 del 21 aprile 1918. Con leggere modifiche la notizia viene pubblicata martedì 23 aprile 1918 da *La Tribuna*, "L'Episodio di Ancona", e dal *Corriere della Sera*, "Un piccolo sbarco austriaco finito male".

commando nemico sulla costa adriatica. La notizia è nelle grandi linee corretta: un drappello di marinai austroungarici è effettivamente riuscito a sbarcare presso Ancona ed è in seguito rimasto nascosto durante le ore diurne. È anche vero che gli uomini sono stati tutti catturati prima che potessero portare a termine la loro azione – sebbene il merito dei Carabinieri sia solo relativo – ma qualcosa di preoccupante era accaduto. Non solo i marinai austriaci erano riusciti a sbarcare e a muoversi indisturbati lungo la statale adriatica, ma nemmeno avevano avuto difficoltà ad entrare ad Ancona, ad arrivare fin all'interno della base navale militare e salire a bordo del *MAS 21* (ironia della sorte, uno dei M.A.S. che solo otto settimane più tardi avrebbe partecipato all'azione dell'affondamento della *Santo Stefano*). È solo a questo punto che il drappello nemico, finalmente scoperto, si arrende ai Carabinieri, dopo una concitata scaramuccia con due Guardie di Finanza.

Quella notte sorvegliavano i moli d'ormeggio della Seconda Squadriglia M.A.S. due sentinelle della Guardia di Finanza. Dei cinque M.A.S. della squadriglia quattro (i *MAS 15, 19, 22, 53*) erano usciti in perlustrazione, al comando del cap. corv. Luigi Rizzo. Restava all'ormeggio solo il *MAS 21*, in avaria, che la notte precedente aveva fatto servizio al largo.(2) Alle 6.30 della mattina successiva, il 6 aprile 1918, arriva al comando della Guardia di Finanza di Roma un telegramma da Ancona:

> Un drappello di soldati ... qualificandosi all'alt chivalà marinai italiani poterono raggiungere imbarcazione vicina mentre uno parlando italiano modo amichevole avvicinò mezzo scala nostri militari che ne seguivano le mosse pugnalando guardia Grassi. Guardia Maganuco iniziativa coraggio magnifici portavasi rapidamente tagliare ritirata detti marinai ... riuscendo barricarli prima, bloccarli poi, arrestarne sessanta concorso pattuglia carabinieri accorsi allarme. Marinai risultati austriaci armati tuttopunto. Sembra fossero 62 ricercansi quindi alacremente parte tutte autorità intervenute due fuggitivi".(3)

Qualche ora dopo un fonogramma fornisce ulteriori dettagli. I marinai austriaci "pare abbiano passata la notte in una casa nei pressi di Palombina dove sono sostati in una famiglia". Successivamente, grazie all'oscurità

---

(2) AUSMM, *RB*, b. 914, f. 4, "Rapporto n°10 in data 7 Aprile 1918 del Comando Squadriglia Mas", p. 1.

(3) Archivio Storico del Museo della Guardia di Finanza (ASMGF), *Miscellanea*, 493/1, "Telegramma N° 3, 6 Aprile 1918, Capitano Dell'Amore".

Due immagini del porto di Ancona. In entrambe è chiaramente visibile la fortezza vanvitelliana (nella parte superiore, nella foto in alto, a destra, nella seconda foto), ai piedi della quale erano situati i moli d'ormeggio della Seconda Squadriglia M.A.S. (Fototeca USMM)

e all'italiano fluente dell'ufficiale in comando, la squadra austriaca raggiunge la raffineria al Mandracchio e si incammina sulla passerella che conduce alle imbarcazioni ormeggiate.(4) Denominato – e segnato sulle carte sia italiane sia austriache – come "Zuccherificio" o "Raffineria di zucchero", altro non è che l'antico lazzaretto costruito nel porto di Ancona nel 1732 da Luigi Vanvitelli: una solida costruzione pentagonale, collegata alla terraferma da uno stretto ponte. È la particolare struttura che permette a un solo uomo di bloccarne sessanta – l'unico passaggio possibile per gli austriaci è uno stretto corridoio scoperto sul rivellino della fortezza, facilmente controllabile:

> Sembra impossibile che una sola guardia nostra, il Maganuco Giuseppe, abbia potuto paralizzare l'azione di una sessantina d'uomini audaci, provvisti di armi da fuoco e certamente risoluti a tutto, ... Il fatto appare invece possibile esaminando attentamente le condizioni del luogo; il merito della guardia Maganuco sta soprattutto nella concezione chiara che egli ebbe di ciò che doveva fare nel grave frangente, allorchè vide stilettare il suo compagno ... egli ebbe la bella e ardita ispirazione di tagliare ai nemici la ritirata.(5)

Di fatto, controllando il passaggio su quello stretto corridoio, la sentinella era riuscita da sola a bloccare gli austroungarici in ritirata fino all'arrivo dei Carabinieri. E i due fuggitivi?

> Passando in drappello presso la stazione due marinai un trentino e un triestino rimasti in coda si erano fermati profittando dell'oscurità ed avevano sparato per attirare l'attenzione delle guardie, alle quali concitatamente contarono ciò che stava avvenendo.(6)

Loro stessi, che avevano partecipato volontariamente alla missione proprio per disertare, avevano per primi lanciato l'allarme sull'attacco in corso.

Naturalmente, prima ancora di essere resa pubblica, la vicenda aveva catturato l'attenzione di molti.

---

(4) ASMGF, *ibidem*, "Fonogramma delle ore 12 del 6 aprile 1918".

(5) ASMGF *Miscellanea*, 493/ 1, "Relazione sullo sbarco nemico nella spiaggia di Marzocca e tentativo in Ancona sventato da due guardie di Finanza nella notte successiva, Colonnello Carnevale Arella, 17 aprile 1918".

(6) AUSMM, *RB*, b. 914, f. 4, "Notizia del fatto come riferite da un testimone al Comandante Dentice", 11 aprile 1918.

> Il fatto, che date le circostanze in cui si è svolto, ha invero dello straordinario, direi quasi del fantastico, ha destato grande impressione nella popolazione di questa Città e dintorni.(7)

L'intera vicenda appare dunque intricata, e in qualche modo imbarazzante sia per gli italiani, che hanno visto messe in luce le carenze del sistema di vigilanza di uno dei porti più importanti dell'Adriatico, sia per gli austriaci, che hanno fallito la missione facendosi catturare da una sola sentinella, oltre a subire l'onta di una doppia diserzione.

Come si è svolta l'intera vicenda? Cosa si proponevano gli austriaci? L'analisi dei documenti disponibili nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, nell'Archivio Storico del Museo della Guardia di Finanza, assieme al rapporto di missione del comandante del contingente austriaco permettono di ricostruire nei suoi dettagli un episodio che testimonia in modo diretto il ruolo fondamentale giocato dai M.A.S. della Marina italiana nella guerra navale in Adriatico, e le convinzioni della Marina austroungarica sulle caratteristiche di questo mezzo.

Il piano della missione

Le lungimiranti scelte di Thaon di Revel – il blocco strategico dell'Adriatico con la creazione dello sbarramento di Otranto, la "strategia della battaglia in porto", l'impulso dato allo sviluppo del naviglio leggero silurante – avevano fatto dei M.A.S. i protagonisti della guerra navale in Adriatico. All'inizio di aprile del 1918, essi possono vantare un curriculum di tutto rispetto: l'incursione nel porto di Durazzo, l'affondamento del *Wien*, la "beffa di Buccari" e numerose altre operazioni.(8)

La prima idea che le autorità italiane si fanno è che l'azione sia una sorta di "risposta concepita direi quasi puerilmente ed eseguita in maniera non so se più audace o più fanciullesca all'eroica impresa della nostra

---

(7) ASMGF, *ibidem*, "Relazione ... Colonnello Carnevale Arella", cit.

(8) AUSMM, *RB*, b. 522, f. 3, "Situazione della flottiglia M.A.S. del dipartimento di Venezia, ottobre 1916". Cfr. E. Ferrante, *La grande guerra in Adriatico*, Roma, USMM, 1987, in particolare le p. 33-42 e 52-54, 113 e ss.; e M. Gabriele, "L'opera della Marina", *L'Italia nella grande guerra*, Roma, Presidenza del Consiglio dei Ministri, 1968, p. 199-228.

I cinque M.A.S. della Seconda Squadriglia di Ancona. Quattro di essi (i *MAS 15, 19, 22, 53*) la notte del 5 aprile 1918 erano usciti in perlustrazione al comando del cap. corv. Luigi Rizzo. Il quinto, il *MAS 21*, era all'ormeggio in avaria. (Fototeca USMM)

Marina, che è oramai passata alla storia col nome 'La Beffa di Buccari' ", come scrive il colonnello Carnevale Arella, della Guardia di Finanza nel suo rapporto del 17 aprile. E la convizione è suffragata dal ritrovamento, nelle tasche di un marinaio austriaco, "del ritratto del condottiero di Buccari, ritagliato dal Secolo Illustrato".(9)

Questa ipotesi sembra trovare conferma nei successivi interrogatori degli austriaci catturati. Secondo le dichiarazioni dei prigionieri, il comando della flotta austro-ungarica cercava da tempo l'occasione di un successo che lo ripagasse dei danni subiti per le incursioni italiane nei porti di Trieste e di Buccari, e lavasse l'onta della defezione e della fuga in Italia della torpediniera *TB 11*. Agli austriaci premeva, inoltre, d'impossessarsi del tipo più recente di motoscafi armati in dotazione alla Marina italiana, ai quali attribuiva la capacità di sormontare agevolmente gli sbarramenti a difesa dei porti, in virtù di uno speciale congegno. Si aggiunga, continua il rapporto, "che la Marina a.u. avrebbe tentato ripetutamente di

(9) ASMGF, *ibidem*, "Relazione ... Colonnello Carnevale Arella", cit. p. 10.

creare un tipo equivalente ai nostri 'Mas', i quali godrebbero molta reputazione per la genialità con cui in essi si realizzano il problema della massima velocità e quello della massima capacità offensiva dolorosamente sperimentato dal nemico nel caso della 'WIEN'."(10) Da qui l'dea di un'incursione nel porto di Ancona, in cui la presenza di "M.A.S." era stata confermata dalla ripresa fotografica di un idrovolante austriaco. La fotografia aveva rivelato non solo la presenza di sette motoscafi, ma anche quella di otto sommergibili nelle vicinanze immediate. Perciò si potevano abbinare le due operazioni: catturare i M.A.S. e distruggere i sommergibili.

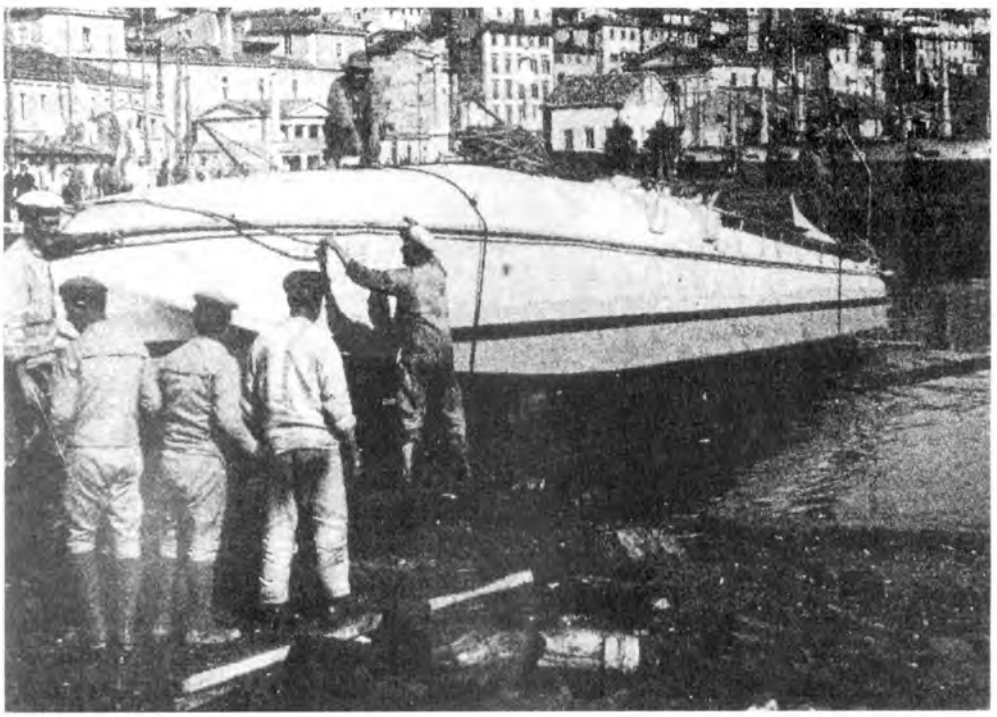
L'operazione di Ancona aveva però un obiettivo più definito. Nel rapporto compilato dall'ufficiale austriaco in comando, il tenente di vascello Josef Veith, ideatore e comandante della spedizione, leggiamo che il colpo di mano di Ancona era in effetti solo la prima parte di una precisa e articolata manovra: un'azione offensiva con il grosso della flotta austroungarica contro Venezia. Un'operazione del genere poteva essere realizzata solo se fossero eliminati i rischi che potevano derivare dai sommergibili e dai M.A.S. delle flottiglie di Ancona. Soprattutto era fondamentale impadronirsi dei M.A.S. e del cifrario di segnalazione necessario per ingannare le batterie costiere italiane e per forzare gli ingressi della laguna di Venezia a bordo degli stessi M.A.S., dando modo a un contingente austriaco di sbarcare al Lido e a Burano.(11)

In un "Riservatissimo" quanto dettagliato Notiziario n. 324, il servizio Informazioni del Comando della 3ª Armata ricostruisce in data 18 aprile tutta la sfortunata avventura della Marina Imperiale e Regia, in base alle dichiarazioni dei prigionieri internati nel campo concentramento prigionieri

---

(10) AUSMM, *RB*, b. 916, f. 4, "Notiziario n. 324, Notizie desunte da interrogatori degli ufficiali e marinai austro-ungarici che hanno partecipato allo sbarco effettuato nei pressi di Falconara (Marzocca) nelle prime ore del 5 corr.", p. 3 sg.

(11) La rivista austriaca *Marine - Gestern, Heute*, nei numeri di settembre e dicembre 1988 ha riportato per intero la relazione del comandante del reparto austriaco, "Bericht von Linienschiffleutnant [tenente di vascello] Josef Veith", conservata nell'Österreichische Staatsarchiv/Kriegsarchiv di Vienna: F. Jahn, E. Sieche "Der Handstreich auf Ancona am 4. und 5. April 1918", *Marine - Gestern, Heute, Zeitschrift der Arbeitsgemeischaft für Österreichische Marinegeschichte*; 15, 3, settembre 1988, p. 95-109; 15, 4, dicembre 1988, p. 141-147. Alcuni stralci dello stesso documento erano già apparsi in un articolo degli anni '30: "Il colpo di mano su Ancona nel 1918 nel racconto del comandante della spedizione", *La Tribuna*, 24 maggio 1936. Si ringraziano Nello Gennari e Natalia Rolla per l'aiuto nella traduzione dal tedesco della relazione.



Il *MAS 15* di Ancona, che due mesi dopo avrebbe preso parte alla vittoriosa azione di Premuda. (Fototeca USMM)

di Cassino, e dei due marinai di nazionalità italiana mandati a Venezia. Il corpo di spedizione era composto quasi completamente da volontari provenienti da equipaggi di varie unità, eccetto alcuni uomini che per loro particolari attitudini o conoscenze tecniche vi erano stati comandati. Tutti i marinai erano graduati o sottufficiali, tutti specialisti di varie categorie: esperti di esplosivi, motoristi, meccanici, addetti ai siluri.

Li comandava il tenente di vascello Josef Veith, coadiuvato da cinque giovani cadetti di nazionalità tedesca, compreso uno dal nome italiano, von Mandolfo, nativo di Pola, che per la sua conoscenza della lingua italiana e della parlata veneta avrebbe potuto rivelarsi un elemento prezioso nell'azione. Nei giorni precedenti all'azione la squadra era stata ospitata a bordo della corazzata *Babenberg*, all'ancora nei pressi di Pola, dove i macchinisti si erano esercitati su motori di motoscafi. Tutte le eventualità erano state considerate, tutti coloro che non conoscevano la lingua italiana dovettero imparare a mente alcune frasi stereotipate. Ogni uomo era

dotato di una pistola di calibro 8 o 9, otto erano armati di moschetto, e tutti erano forniti di pugnali tolti agli "arditi" italiani caduti prigionieri. Gli equipaggi italiani dovevano essere soppressi all'arma bianca, l'uso delle armi da fuoco era tassativamente vietato. Per l'attacco ai sommergibili il commando disponeva complessivamente di 35 kg di esplosivo, suddivisi in otto pacchi. La spedizione fu dunque preparata accuratamente e, pur non nascondendo il carattere rischioso dell'impresa, le venne attribuita una certa solennità, come a una missione destinata a risollevare il prestigio di tutta la Marina imperiale.(12)

Lo sbarco e l'attesa

La partenza avviene tra le 16 e le 17 del 4 aprile. Una torpediniera, con a bordo il gruppo e a rimorchio una grossa lancia a motore, salpa da Pola seguita a distanza da un cacciatorpediniere. Giunta a 15 miglia al largo di Ancona si arresta per consentire al commando di trasbordare sulla lancia. Le conseguenze di due successive avarie al motore, e le difficoltà d'orientamento si rivelano però fatali all'intera operazione: lo sbarco avviene con quattro ore di ritardo, alle 2.45, e non all'altezza dello stabilimento balneare di Ancona, come previsto nel piano d'attacco, ma molto più a nord, a circa 17 km di distanza. Constatata l'impossibilità di nascondere l'imbarcazione o di affondarla, a causa del basso fondale, la lancia viene abbandonata sulla spiaggia.(13) La mattina successiva i finanzieri rinvengono "una motobarca della lunghezza di m. 12 circa, larghezza centrale m. 2,50, motore in regola, armata di 16 remi, conteneva due borse cerate cariche di dinamite, tenaglie tagliacorde, inneschi, pistola lanciarazzi, vari salvagenti e borracce" tra i caselli 185 e 186 nei pressi della stazione di Marzocca.(14) La "strana e deplorevolissima" circostanza che lo sbarco sia passato inosservato è inaccettabile. Le sentinelle "negano di aver trascurato la sorveglianza o di essersi addormentati, ammettono però

(12) Cfr. AUSMM, *RB*, b. 916, f. 4; Notiziario n. 324, cit., e "Sunti di interrogatorio cui furono sottoposti dal Comandante della flottiglia M.A.S. i prigionieri di guerra austro-ungarici Pavani Giuseppe e Casari Mario. Trasmessi il 16 Aprile 1918".

(13) "Bericht von ...", cit., "Der Ansmarsch".

(14) ASMGF, *ibidem*, "Rapporto 6098, Oggetto: Sbarco nemico in quel di Marzocca, Maggiore A. Zucchi, 7 aprile 1918".

di non aver percorso l'intera linea affidata loro, fino al punto dove venne poi trovata la barca".(15) È sufficiente perché le tre guardie di finanza, ritenute responsabili di violata consegna, vengano condannate a cinque anni di reclusione militare.(16)

Percorrendo la statale costiera, alle 3.15 il commando comincia a marciare verso sud, in ordine chiuso, per quattro, con gli ufficiali in testa. Nell'attraversare un grosso centro abitato gli ufficiali si rendono conto che l'errore di rotta, anziché ad Ancona, li ha fatti sbarcare presso Falconara. Nel Notiziario n. 324 si legge:

> Il passaggio della piccola colonna fu avvertito in Falconara da soldati e guardie di finanza, senza peraltro destare sospetti".

Il tenente di vascello Veith, confondendo il caratteristico copricapo, scrive che la facilità nel passare era riconducibile al fatto che "gli alpini non conoscevano abbastanza le nostre uniformi".(17)

Le prime luci dell'alba cominciano a illuminare la statale adriatica quando il gruppo ha appena superato Falconara. Tenendo conto della distanza che ancora lo separa da Ancona, dell'assoluta necessità di compiere l'azione a notte fonda, e dello stato di spossatezza in cui gli uomini si trovano in seguito alla lunga marcia, Veith decide di rimandare l'impresa alla notte successiva, e assegna al cadetto von Mandolfo, con una squadra di dieci uomini, il compito di cercare una località appartata per nascondersi durante la giornata.(18)

La pattuglia incaricata trova una casa isolata, a un quarto d'ora di cammino dalla statale. Il Notiziario n. 324 riporta:

> Venne ad aprire una donna discinta alla quale gli austriaci imposero il silenzio, rivelando la loro qualità di nemici. Essi le assicurarono che non le avrebbero fatto del male né a lei né ai suoi bambini, risvegliatisi nel frattempo; pretendevano da lei soltanto ospitalità sino alla notte successiva.(19)

---

(15) ASMGF, *ibidem*, "Relazione ... Colonnello Carnevale Arella", cit.

(16) ASMGF, *ibidem*, "Rapporto N° 67, N.12408, Firenze 20 agosto 1918, processo a carico dei nostri militari per lo sbarco nemico a Marzocca".

(17) "Bericht von ...", cit., "Die Landung".

(18) *Loc. cit.*

(19) AUSMM, *RB*, b. 916, f. 4; Notiziario n. 324, cit.

Il rivellino dello Zuccherificio di Ancona (l'antico lazzaretto costruito nel porto nel 1732 da Luigi Vanvitelli). Lungo lo stretto corridoio scoperto la squadra austro ungarica fu bloccata da due sentinelle della Guardia di Finanza. (Fototeca Museo Storico della G.d.F.)

La donna appare dapprima molto spaventata, ma successivamente si tranquillizza, una volta convinta che, se non si fosse ribellata, non le sarebbe accaduto nulla. La casa, oltre alla donna, ospita i suoi due bambini, un ragazzo di 12-13 anni e una domestica di 16. La casa è una piccola costruzione, a un solo piano. Appena entrata, la squadra adotta immediatamente alcune misure di sicurezza: vedette a ogni finestra, assoluto divieto di uscire. Se qualcuno fosse entrato nella casa, avrebbe dovuto essere sequestrato. Dovevano ritrarsi dalle finestre e nascondersi se fosse passato qualcuno nei pressi.

Dalle finestre prospicienti il mare, gli ufficiali seguono attentamente i movimenti sulla statale e sulla spiaggia, e con un lungo cannocchiale cercano di vedere cosa avviene nel porto di Ancona. Verso le 10 del mattino un dirigibile sorvola la costa, e poco più tardi il tenente di vascello Veith riconosce la loro "motorbarkasse", che viene rimorchiata nel porto di Ancona. Lo sbarco è stato dunque scoperto, ma la speranza degli austriaci è che gli italiani lo considerino l'azione di un gruppo di disertori.(20)

(20) "*Bericht von* ...", cit., "Inzwischen hatte eine genaue Rekognoszierung von Stadt und Hafen".

Uno dei cadetti, il guardiamarina Konrad Schinko, dopo essersi tolto i distintivi del grado dalle maniche (la divisa dell'ufficiale di Marina austriaco poteva essere scambiata per un abito civile, nota il redattore del Notiziario n. 324) ed essersi calcato in testa un cappello da contadino trovato nella casa, compie un sopralluogo ad Ancona, da dove fa ritorno nelle prime ore del pomeriggio, dopo avere acquistato sapone e cioccolato (generi che furono poi rinvenuti), ormai introvabili in Austria.(21) Il sospetto del commissario generale per l'Assistenza Civile e la Propaganda interna, espresso in una missiva riservata al ministro della Marina del 19 aprile 1918, è che gli austriaci potessero avere alcuni complici: "Prese il tram, entrò in Ancona, ove stette due ore, riportandone del cioccolatto, Che cosa fece? Con chi parlò ad Ancona? Certo con complici".(22)

Il ritrovamento del mezzo da sbarco, e le recenti informazioni sulla dislocazione dei mezzi al porto spingono il comandante Veith a modificare il piano originario. Abbandonata l'idea di fare saltare lo Zuccherificio presso cui erano stati trasferiti i M.A.S., ordina ai marinai di seppellire – non appena buio – i pacchetti di esplosivo.(23)

Nel frattempo, il grosso del commando rinchiuso nella casa aveva avuto il tempo di arricchire il magro pasto a base di carne in scatola con una fumante pentolata di gnocchi, preparati con la farina fornita dalla padrona di casa. Con burocratica precisione asburgica, alla donna fu rilasciata una dichiarazione che la sollevava dalla benché minima responsabilità sull'accaduto e testimoniava dei suoi sentimenti patriottici, e fu preteso da lei che dichiarasse per scritto che nessuna violenza le era stata fatta all'infuori dell'imposta ospitalità e della forzata costrizione. Per i viveri forniti e per i servizi prestati fu pagata con cinque pezzi da 20 corone d'oro.(24)

Altri elementi contribuiscono però a portare l'audace missione dei commando austriaci ai limiti della farsa. La situazione all'interno della casa era divenuta problematica. I diversi bambini che nel corso della giornata erano arrivati per giocare come di consueto con i figli della padrona di ca-

---

(21) AUSMM, *RB*, b. 916, f. 4, "Relazione sui fatti avvenuti il 5 aprile 1918, Comandante Galleani, 8 Aprile 1918".

(22) AUSMM, *RB*, b. 916, f. 4, "Commissario Generale per l'Assistenza Civile e la Propaganda interna, missiva riservata al Ministro della Marina del 19 Aprile 1918".

(23) AUSMM, *RB*, b. 916, f. 4, "Relazione ... Comandante Galleani", cit.

(24) AUSMM, *RB*, b. 916, f. 4, "Interrogatorio del prigioniero di guerra Casari Mario".

sa erano stati trattenuti, al punto che, secondo lo stesso Veith, la casa era divenuta un vero e proprio giardino d'infanzia ("*Das Haus glich schließlich einem Kindergarten*").(25) Quando nel pomeriggio sorge la necessità di prendere una decisione su cosa fare dei prigionieri al momento di procedere all'attacco, succede qualcosa di sorprendente. "Le testimonianze su questa circostanza sono riuscite alquanto vaghe", nota il Rapporto 324, ma qui è la relazione del comandante Veith a offrire una spiegazione, rivelando un aspetto inopinato sull'organizzazione della sua squadra:

> Nel tardo pomeriggio sorse la domanda su cosa dovesse accadere con i nostri prigionieri al momento della nostra marcia verso la città. Qui debbo tra parentesi rilevare che già a Pola avevo riconosciuto il diritto a tutti i partecipanti alla spedizione – sia cadetti che equipaggio – di esprimere idee e di proporre progetti. In questo modo si sarebbero sentiti non strumenti di un solo ufficiale, ma partecipanti in comune a una spedizione dove impegno e ardore andavano anteposti a tutto.

Il progetto del comandante Veith è di rinchiudere gli ostaggi in una delle stanze dell'abitazione, ma inevitabilmente la discussione si accende:

> Il responsabile della sorveglianza timoniere Viola chiese la parola. Egli pregò che nell'interesse dell'umanità evitassimo un simile maltrattamento di donne e bambini, che avrebbe potuto soltanto lasciare una macchia sulla nostra bella impresa. Se la missione fosse fallita e fossimo finiti prigionieri degli italiani, essi avrebbero potuto prendere a pretesto quel maltrattamento di donne e bambini per giustificare una rappresaglia su di noi.

L'eloquenza del timoniere Viola porta altri due uomini, tra cui un ufficiale, a proporsi come "vittime volontarie": affrontare la sicura cattura restando indietro come sentinelle dei prigionieri. A questo punto il tenente di vascello Veith non può fare a meno di chiedere il pronunciamento dell'intero reparto, e

> come previsto, rifiutarono tutti di accettare l'offerta dei loro camerati, nonostante le loro convinte argomentazioni.(26)

---

(25) "Bericht von ...", cit., "Die Besetzung des Hauses".
(26) "Bericht von ...", cit., "Was geschiet mit den Gefangenen?".

L'azione al porto di Ancona

Al calar della sera la squadra, dopo aver seppellito l'esplosivo, si disperde, sdraiandosi per i campi nei pressi della casa, che viene tenuta sotto tiro. Le finestre e le porte sono sbarrate, gli abitanti vengono istruiti a non uscire né tentar di aprire gli scuri, né di far segnali in alcun modo, pena la morte. A sera inoltrata, verso le 23, il commando riprende la marcia sulla statale, in colonna per quattro, verso Ancona. La conoscenza dell'italiano e la consapevolezza delle difficoltà per i militari italiani di riconoscere l'uniforme austriaca favoriscono l'operazione.

Lungo il percorso gli austriaci incontrano una pattuglia di Carabinieri, con i quali scambiano alcune parole scherzose. "Il bello di questa scena", ricorda Veith, è che uno dei Carabinieri si mette addirittura sull'attenti ed esegue il presentat'arm.(27) È a questo punto, nelle strade adiacenti la stazione ferroviaria di Ancona, che i due marinai di nazionalità italiana si allontanano dal gruppo e disertano. Il marinaio scelto Giuseppe Pavani, originario di Trieste ha dichiarato:

> Arrivato alla stazione ferroviaria io lasciai proseguire la colonna e fuggii girando dietro una casa; tornato nuovamente sul piazzale della stazione trovai tre soldati, ai quali dissi che dessero l'allarme perché gli austriaci erano in porto. Visto che restavano interdetti, sparai in aria due colpi di rivoltella per attirare l'attenzione. Accortomi che i miei compagni non mi seguivano, entrai in stazione e quivi m'incontrai con il delegato P.S. e tre Carabinieri ai quali dissi brevemente ciò che stava succedendo.(28)

Anche l'altro "irredento", il sottocapo cannoniere Mario Casari, trentino, approfitta dell'occasione per allontanarsi. Le detonazioni della pistola di Pavani vengono interpretate dagli austriaci come uno scontro armato fra i due italiani. Scrive Veith:

> Ci trovammo all'incirca a mezza via tra la stazione e Porta Pia quando il cadetto Harand che marciava in coda venne avanti per avvertir-

---

(27) *Ibidem*, "Der Aufbruch nach Ancona. 'Das schönste aber bei dieser Szene war, daß der postenstehende Carabiniere vor dem österreichischen Detachement stramm das Gewehr präesentierte' ".

(28) AUSMM, *RB*, b. 916, f. 4, "Interrogatorio del prigioniero di guerra Pavani Giuseppe", p. 4 sg.

mi che l'atteggiamento del marinaio Pavani destava sospetto; Pavani si lamentava di stanchezza e tentava sempre di restare indietro. Il distaccamento voltava all'angolo di una strada quando echeggiarono alcuni spari. Credemmo che Pavani e Casari (che era stato mandato a sollecitare il Pavani) si fossero sparati e siccome Casari non ci seguiva più lo supponemmo morto o ferito gravemente. Ad ogni modo ora sapevamo che eravamo traditi nel bel mezzo della fortezza nemica e che occorreva arrivare quanto prima alla nostra mèta. Naturalmente la sensazione di essere traditi agiva su tutti come deprimente, me non escluso. Solamente Mandolfo e Schinko non persero il loro spirito.(29)

Marciando in direzione del porto, il gruppo giunge a un bivio, dove un soldato italiano gli indica la strada per lo Zuccherificio. Sono circa le 24, quando la sentinella della Guardia di Finanza Giuseppe Maganuco si trova di fronte la squadra austriaca:

Giunse tale drappello in perfetto ordine al passo cadenzato sotto di noi e al "chi va là" avemmo risposta "siamo marinai, si va a bordo dei motoscafi per una breve visita". Io dall'alto chiesi: non vi è un graduato tra voi? ebbi in risposta "Vi è un capitano". I marinai cominciarono a sfilare sulla sottostante passerella.(30)

Maganuco e il suo compagno, la guardia di finanza Carlo Grassi, si dirigono al corridoio scoperto superiore, dal quale osservano, "per niente rassicurati dalle spiegazioni", le mosse dei marinai che nel frattempo sono saliti sul *MAS 21*. A questo punto gli austriaci rivelano le loro intenzioni, aggredendo improvvisamente, pugnale alla mano, Grassi.

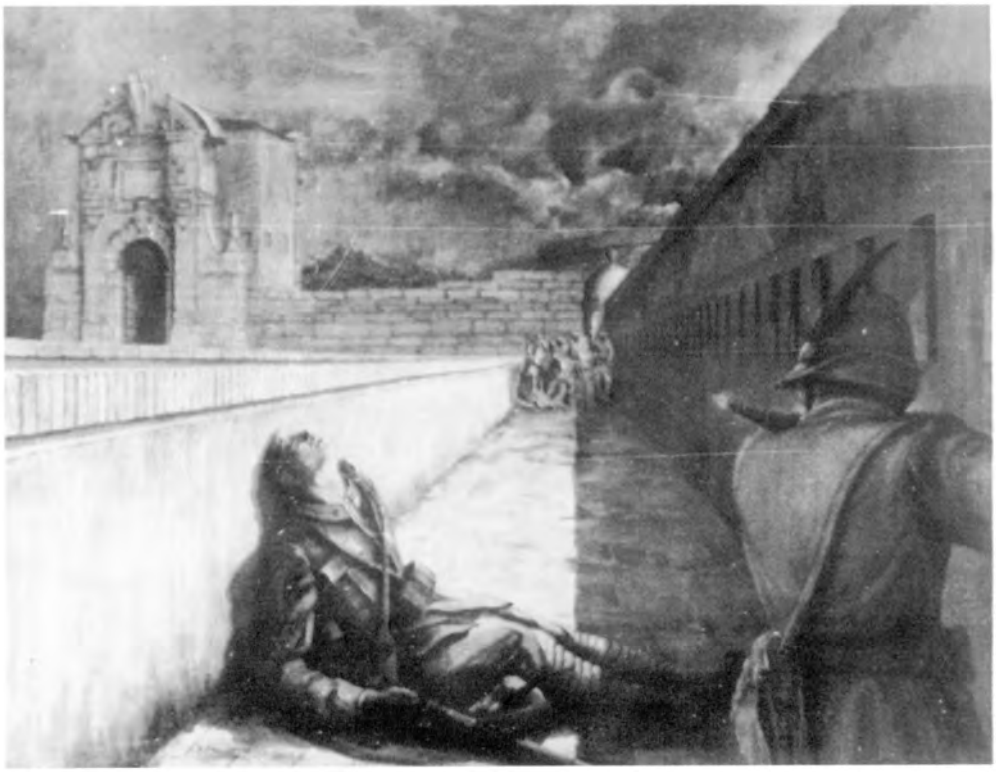
Ciò avvenne in un attimo, la guardia Grassi era caduta a terra. Compresi di essere di fronte ad un grave pericolo e che avevo a che fare con nemici o ammutinati.(31)

È qui che si svolge l'azione che varrà alla guardia di Finanza Maganuco una medaglia d'argento, per la sua prontezza nello sfruttare la conformazione

(29) "Bericht von ...", cit., "Die Desertion von Pavani und Casari".

(30) ASMGF, *ibidem*, "Dichiarazione della g.t.t. Maganuco Giuseppe '678-31' relativa all'aggressione e conseguente arresto di 60 marinai austriaci nel porto di Ancona, avvenuto la notte dal 5 al 6 aprile 1918".

(31) *Ibidem*, "Dichiarazione della g.t.t. Maganuco Giuseppe ...", cit.



Cartolina che mostra l'azione delle guardie di finanza Grassi e Maganuco sul corridoio scoperto superiore della fortezza vanvitelliana del porto di Ancona. (Fototeca Museo Storico della G.d.F.)

del porto e a chiamare i rinforzi.(32) Nel frattempo i due marinai di nazionalità italiana che si erano allontanati dal gruppo avevano avuto modo di dare l'allarme, provocando l'immediato invio sul posto di un reparto dei Carabinieri, che in breve chiudevano ogni via d'uscita al commando nemico. Ritenendo inutile qualsiasi resistenza, il tenente di vascello Veith, allo scopo di evitare un inutile spargimento di sangue, diede ordine alla sua squadra di gettare le armi in acqua e arrendersi, non prima però di aver lanciato un triplice *hurrah* collettivo, per il Kaiser e per la Patria.(33)

---

(32) *Ibidem*, "Ordine del Giorno, Comando Centrale della Regia Guardia di Finanza, 24 maggio 1918".

(33) AUSMM, b. 916, f. 4, Notiziario n. 324, cit.; "Bericht von ...", cit., "Die Kapitulation".

Il giorno successivo il tenente di vascello Josef Veith e gli altri ufficiali del reparto austriaco hanno occasione di fare colazione con diversi ufficiali della Marina italiana e di incontrare l'affondatore del *Wien*, il capitano di corvetta Luigi Rizzo, al quale Veith esprime i suoi complimenti per l'azione di Trieste, degna di ammirazione in tutto il mondo benché infausta per gli austriaci.(34) Il 28 novembre 1936, in visita di stato a Roma quale reggente di Ungheria, sarà lo stesso ammiraglio Horty, il comandante in capo della flotta austro-ungarica nel 1918, a congratularsi con Rizzo per l'affondamento della *Szent Istvan* e a decorarlo con la croce al merito ungherese.(35)

Conclusioni

Gli sviluppi dell'azione di Ancona mettono in luce uno spirito cavalleresco e un'attitudine nel condurre un conflitto armato, di spiccata sensibilità verso le sofferenze della popolazione civile, che induce al sorriso quando paragonata agli effetti sui civili di conflitti successivi, o peggio, contemporanei. Il piano austriaco di impadronirsi dei M.A.S. di Ancona rappresenta soprattutto un'ulteriore conferma del ruolo di primo piano giocato dai mezzi leggeri della Regia Marina nella guerra navale in Adriatico, e una chiara dimostrazione della limitatezza e dell'imprecisione delle informazioni austriache su questo mezzo. Molto probabilmente la Marina austro-ungarica attribuiva impropriamente ai M.A.S. anche le caratteristiche tecniche del "Grillo", il "barchino saltatore" dotato di catene sporgenti, uncinate e scorrevoli, che come cingoli di un carro armato permettevano al mezzo di arrampicarsi sugli ostacoli galleggianti e di scavalcarli, abbassandoli con il suo stesso peso. Dall'interrogatorio dei prigionieri sappiamo, infatti, che "nel loro concetto gli austriaci paragonano i nostri 'Mas' ad una specie di 'Tanks' marino e ne attribuiscono la paternità e l'impiego esclusivamente alla Marina italiana".(36)

Era questo il progetto operativo di Veith per uscire dal porto di Ancona una volta a bordo dei M.A.S., come testimonia nel suo rapporto lo stesso cap. corv. Rizzo:

---

(34) "Bericht von ...", *loc. cit.*

(35) Cfr. F. Andriola, *Luigi Rizzo*, Roma, USMM, 2000, p. 245 sg.

(36) AUSMM, b. 916, f. 4, Notiziario n. 324, cit., p. 3 sg.

Foto di un gruppo dei marinai austriaci fatti prigionieri ad Ancona. (Fototeca Museo Storico della G.d.F.)

> Gli ufficiali austriaci erano convinti di passare sopra le ostruzioni spiegando la cosa col fatto che i Mas hanno i para-eliche. Tale convinzione, se è vera, si sarà forse basata su vaghe ed incomplete informazioni avute a Grado (dove i Mas erano spesso alati sullo scalo) sui sostegni poppieri degli assi che finiscono a falce per la protezione inferiore, ma non laterale delle eliche che sono in ogni caso insufficienti allo scopo.(37)

Il 26 aprile il sindaco di Ancona, Alfredo Felici, invita le autorità militari a rilasciare maggiori informazioni per "sopperire notizie mancanti pubblica opinione desiderosa verità piena", e finalmente il 29 e il 30 aprile, "cessata ogni ragione militare", i quotidiani possono rendere pubblica l'intera vicenda, ricostruita con dovizia di dettagli in particolare su *L'Ordine, Corriere delle Marche e degli Abruzzi*, "La misera fine di un tentativo austriaco", e su *La Tribuna*, "L'inglorioso episodio del tentativo di An-

(37) AUSMM b. 914, f. 4, "Rapporto n. 10 in data 7 Aprile 1918 del Comando Squadriglia Mas", p. 2.

cona. Come si arresero gli austriaci".(38)

Nel rispondere alla stampa austro tedesca, che vanta i danni rilevanti prodotti dall'operazione, il lungo editoriale "Le invenzioni sul fallito tentativo dei marinai austriaci ad Ancona" apparso su *L'Ordine* di domenica 19 maggio 1918 riprende il tema della "eroi-comica avventura austriaca di Ancona" per dimostrare l'infondatezza delle notizie trasmesse alla stampa dagli Imperi centrali, ripetendo che "i danni sono nulli, assolutamente nulli", e sottolineando piuttosto l'"assenza di ogni virtù militare" degli incursori austriaci, che si sono limitati a passare la giornata nascosti in un casolare, a imprigionare una donna, pugnalare una guardia, e arrendersi "come pecorelle ... a pochi dei nostri". "D'altro canto" – prosegue l'articolo – "gli organi preposti alla difesa di Ancona si dimostrarono tanto poco previggenti e tanto poco compresi della speciale situazione in cui quella città si trovava al momento da meritare la sollecita esemplare punizione loro inflitta".(39)

Effettivamente se l'inglorioso esito dell'incursione della K.u.K. Kriegsmarine nel porto di Ancona ha presentato situazioni che rasentano il grottesco, non si può certo affermare che la difesa costiera italiana sia stata un esempio di efficienza. Come puntualizza l'informato articolo apparso sul *Bollettino d'Archivio* nel marzo 1994, a seguito delle inchieste svolte dalle due commissioni – una del Regio Esercito, l'altra della Regia Marina – per diversi alti ufficiali italiani furono proposti provvedimenti disciplinari punitivi.(40) Anche per il cap. corv. Luigi Rizzo, capo squadriglia M.A.S., furono suggeriti, dal capo di stato maggiore della Marina, sette giorni di arresti di rigore: perché sebbene fosse stato avvertito dello sbarco del nucleo nemico non aveva preso particolari provvedimenti per intensificare la vigilanza.

Il destino però volle che l'episodio di Ancona – l'attacco ai M.A.S. – non avesse conseguenza alcuna, né per il futuro eroe di Premuda, né per l'uomo che aveva progettato e messo in atto quell'azione.(41) E come Rizzo non

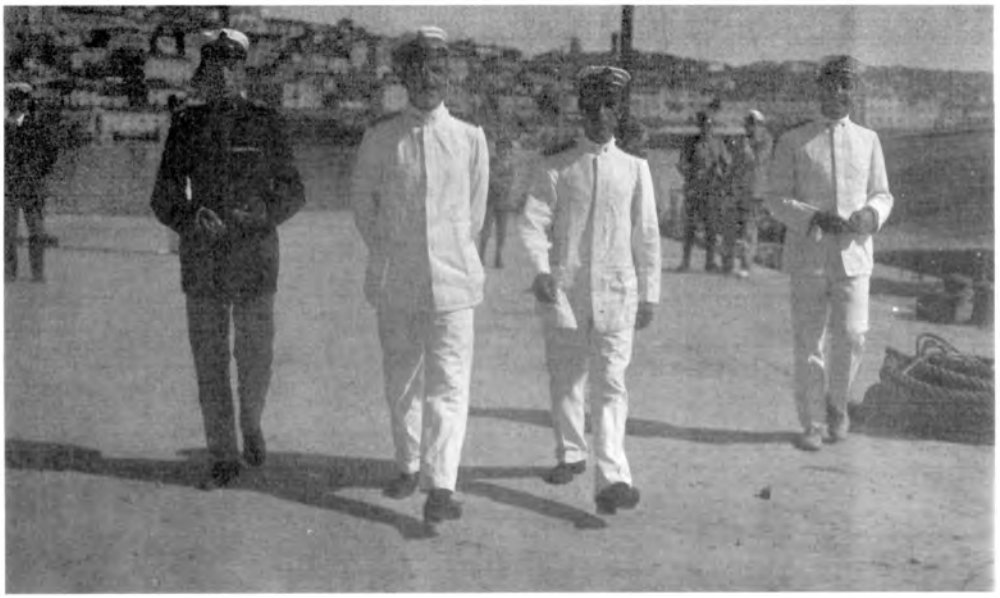
---

(38) AUSMM b. 914, f. 4, "Telegramma del sindaco di Ancona, 26 Aprile 1918"; R. Buonfiglio, "La misera fine di un tentativo austriaco", *L'Ordine, Corriere delle Marche e degli Abruzzi*, lunedì 29 aprile 1918; I. Sulliotti, "L'inglorioso episodio del tentativo di Ancona. Come si arresero gli austriaci", *La Tribuna*, martedì 30 aprile 1918.

(39) "Le invenzioni sul fallito tentativo dei marinai austriaci ad Ancona", *L'Ordine, Corriere delle Marche e degli Abruzzi*, domenica 19 maggio 1918.

(40) M. Gemignani, "La fallita incursione austriaca in Ancona", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, marzo 1994, p. 25-42.

(41) Cfr. AUSMM b. 21, f. 20, stato di servizio di Luigi Rizzo.



Al centro della foto, Luigi Rizzo, comandante la Seconda Squadriglia M.A.S. di Ancona. (Fototeca USMM)

fu punito, così il tenente di vascello Veith non venne decorato:

> Per quanto concerne l'azione del Tenente di Vascello Joseph Veith, Sua Altezza si compiace di dichiarare che questa azione di guerra forse è una delle più risolute che siano state intraprese durante tutta la guerra mondiale. Ma poiché nonostante l'accorta preparazione e nonostante la coraggiosa ed impavida conduzione dell'impresa l'obiettivo designato non ha potuto essere raggiunto, Sua Altezza è dell'avviso che questa azione di guerra non rientra fra le condizioni previste dallo statuto dell'Ordine Militare di Maria Teresa per la concessione dell'Ordine,
> Budapest, 23 giugno 1924
>
> Il Capo della Cancelleria Militare di Sua Altezza
> (firma illeggibile)(42)

(42) An die Kanzlei des Militär Maria Theresien Ordens", Nr 296/K.I./1924; "Der Handstreich auf Ancona am 4. und 5, April 1918", F. Jahn, E. Sieche, *Marine - Gestern, Heute*, cit.; 15, 4, Dezember 1988, p. 141.

ZURIGO, 26-27 FEBBRAIO 1917: LA MARINA ITALIANA E L'OPERAZIONE MAYER

GIULIANO COLLIVA

Prologo

Mancavano cinque minuti alle 23 del 2 agosto 1916 mentre l'imbarcazione di servizio, che riportava a bordo la guardia franca, stava accostando al fianco della nuovissima e più potente corazzata della flotta italiana, il *Leonardo da Vinci*, ancorato nelle tranquille acque del Mar Piccolo di Taranto, quando una serie di esplosioni scosse violentemente la bellissima nave. In pochi minuti la corazzata affondò trascinando con sé 21 ufficiali e 182 marinai, compreso il comandante. Si trattava dell'ultimo feroce e silenzioso colpo dello spionaggio austriaco, che mirava con azioni di sabotaggio soprattutto a distruggere o danneggiare la capacità bellica del nostro paese con evidenti caratteristiche di vendetta.

L'azione delle spie austriache, pianificata sin dall'entrata in guerra dell'Italia e forse anche prima, aveva già colpito più volte e in direzioni molto diverse. Il 27 settembre 1915 alle otto del mattino nel porto di Brindisi la nave da battaglia *Benedetto Brin*, una predreadnought varata nel 1901, saltò letteralmente in aria per l'esplosione del deposito di munizioni di poppa. La torre poppiera venne proiettata in aria e ricadde sul lato sinistro della nave. La parte centrale, con il fumaiolo e l'albero di poppa, fu polverizzata e gran parte della banchina fu demolita. Morirono 456 tra ufficiali e marinai.

Ma l'attenzione dei sabotatori nemici, tra i quali molti italiani pagati dal servizio di spionaggio di Vienna, non era diretta solo contro le unità navali. Infatti furono incendiati i magazzini viveri del porto di Napoli e il punto franco di quello di Genova. All'inizio del 1916 fu fatta saltare la fabbrica di dinamite di Cengio, in provincia di Savona, e furono anche sabotate alcune centrali idroelettriche.

Nella primavera del 1916 fu distrutto l'hangar per dirigibili di Ancona. Nel maggio seguente un agente tentò di distruggere la fabbrica d'armi dell'Esercito di Terni. Furono incaricati dell'operazione Larese, un agente esperto che aveva già portato a termine diverse importanti operazioni e aveva anche preso la cittadinanza austriaca, e Ugo Maddalena, un agente che godeva della completa fiducia di Larese ma che in realtà faceva il doppio gioco, anche se aveva un atteggiamento molto ambiguo. I due furono seguiti dagli agenti italiani sin dalla loro partenza da Vienna e, al loro passaggio alla frontiera, l'esplosivo che trasportavano nel bagaglio fu sostituito con innocenti candelotti; poco dopo Maddalena si eclissò. Larese fu arrestato dai carabinieri che lo seguivano mentre gettava l'esplosivo ormai innocuo nelle condutture d'acqua del fiume Nera che serviva lo stabilimento d'armi di Terni. Fu condannato a morte dal tribunale militare di Ancona e quindi fucilato. Nello stesso periodo furono arrestati Dante Pegazzano e Renato Gatti, rispettivamente ritenuti responsabili dell'attentato di Cengio e dell'incendio del porto di Genova. Furono condannati all'ergastolo dal tribunale militare di Ancona. Sempre alla metà del 1916 furono minate le centrali idroelettriche di Terni, di Chiomonte (Val di Susa) e del Sempione. Ma in questa occasione furono catturati due agenti austriaci, uno dei quali per salvarsi si prestò al doppio gioco. Il 3 luglio 1916 al Molo Pagliari di Spezia fu fatto esplodere un vagone di munizioni navali, e 265 persone persero la vita, fra cui il capitano di vascello Fausto Gambardella, pioniere dell'aviazione navale italiana. Il 12 agosto successivo fu sabotata la polveriera di Vallegrande, vicino Spezia, senza però causare vittime.

Il complesso di tutti questi attentati, con i morti e i danni da essi causati, poteva essere chiaramente paragonato alle diverse fasi di una grande battaglia perduta da parte dell'Italia. Per la Marina poi l'affondamento di due navi di linea, di cui una modernissima, e il sospetto che anche il siluramento di altre due grandi unità fosse avvenuto grazie al supporto di spie nemiche, rappresentava un fatto gravissimo. Fra l'altro, con l'entrata in servizio della quarta corazzata della classe "Viribus Unitis", la proporzione tra la flotta italiana e quella austro-ungarica era scesa a un rapporto di cinque a quattro per le navi da battaglia "dreadnought" (l'Italia naturalmente poteva sempre contare sull'aiuto delle flotte alleate, anche se in pratica il loro intervento incontrò sempre notevoli problemi).

Come è ormai noto, le vittorie hanno molti padri, mentre le sconfitte sono sempre orfane. Anche le vicende della famosa impresa compiuta da un gruppo del controspionaggio italiano che forzò a Zurigo la cassaforte del più agguerrito e abile agente segreto austriaco sono state raccontate

più volte. Ma in ogni occasione il personaggio centrale, il protagonista, è una persona diversa; spesso il narratore stesso è l'ideatore e il protagonista principale dell'impresa. In tutte le versioni vengono citati molti personaggi, più o meno importanti, ma vi sono numerose differenze: alcuni appaiono in certi racconti e magari non compaiono in altre ricostruzioni. In genere non si tratta di errori ma, come in tutte le storie di spionaggio, diverse persone sono citate con il loro vero nome mentre in altre vengono chiamate col loro pseudonimo. In altri casi alcune figure non appaiono nemmeno. Questo perché, riteniamo, non è mai stata ricostruita una versione più o meno ufficiale, cosa impensabile per una vera storia di spionaggio, ma anche sicuramente perché gli autori hanno in genere lavorato solo su pochi documenti e racconti parziali, cioè provenienti solo da alcuni archivi e da alcuni testimoni più o meno coinvolti in questa misteriosa storia.

Non si tratta di errori o dimenticanze; ma la storia della cassaforte di Zurigo oltre ad essere stata praticamente sepolta, è una vicenda estremamente intricata, con un numero di personaggi che nemmeno il più abile scrittore di gialli avrebbe mai potuto progettare. Vi sono coinvolti militari, uomini politici e diplomatici, deputati, giornalisti, funzionari pubblici e naturalmente agenti di polizia, tutti più o meno importanti e non solo nei paesi direttamente interessati (Italia, Svizzera, Austria-Ungheria e Germania) ma anche di altre nazioni, alcune addirittura dell'altro emisfero e anche una vicinissima al nostro paese come il Vaticano. Dopo qualche tempo, la vicenda venne a conoscenza anche del grande pubblico, soprattutto perché per quasi un decennio tribunali e giornali si occuparono dei processi e delle diverse querele che ne scaturirono. Nel 1938 Nino Sales, uno scrittore triestino, tentò di pubblicare con un grande editore la storia di quell'impresa, ma il ministero della Cultura Popolare proibì che il volume fosse dato alle stampe. Inoltre molta perplessità suscitano altri fatti che sino ad ora non sono mai stati chiariti. Ad esempio, quando all'inizio degli anni Cinquanta del secolo scorso il ministero degli Interni, come gli altri organi centrali, versò tutti i documenti all'Archivio Centrale dello Stato, fra le carte relative all'attività di spionaggio e controspionaggio durante e subito dopo la prima guerra mondiale mancavano molte cartelle proprio su alcune importanti persone che parteciparono all'impresa e svolsero attività di controspionaggio sotto pseudonimo. In particolare, negli elenchi di versamento degli uffici della Pubblica Sicurezza, compaiono i nomi di tutte le persone che presero parte alle vicende di Zurigo e di alcuni agenti segreti che operavano con un nome in codice, come ad

esempio un agente chiamato "Lince". I loro fascicoli non furono però mai depositati, tanto che in corrispondenza dei loro nomi c'è l'annotazione "non versato". Infine di altri fascicoli, registrati solo con un numero, non vi è alcuna traccia.

I Servizi Informazioni in Italia nella prima guerra mondiale

Nell'agosto del 1914 naturalmente anche nel servizio informazioni l'Italia era terribilmente indietro rispetto alle altre nazioni belligeranti. L'organizzazione del settore era piuttosto modesta, con personale ridotto, stanziamenti insufficienti e tecniche di lavoro inesistenti. Logicamente il suo rendimento era marginale. Ma l'Italia era rimasta indietro non solo dal punto di vista delle strutture ma anche da quello legislativo. Non esistevano infatti norme adeguate alla gestione e all'attività di servizi di informazione, sia di spionaggio sia di controspionaggio. Una delle cause principali era senza dubbio l'atteggiamento culturale della classe politica e anche di quella militare, che andava dall'assoluta ignoranza del problema a una visione romanzesca dello spionaggio e all'enorme sfiducia sulla validità delle informazioni ottenute con metodi "non convenzionali". Del tutto ignorata era poi l'attività di spionaggio in tempo di pace, come sottolineò il ministro Vittorio Emanuele Orlando in occasione della discussione alla Camera della prima legge sullo spionaggio. Infatti in tutta fretta il 15 marzo 1915 la Camera approvò la legge "Provvedimenti urgenti per la difesa economica e militare dello Stato".(1)

Si trattava ad ogni modo di un provvedimento dell'ultimo momento. L'impreparazione dei servizi d'informazione italiani di fronte ai compiti che avrebbero dovuto svolgere e il divario con i servizi degli altri paesi avrebbero richiesto diversi anni di un lavoro complesso e molte sconfitte. Come spesso succede in Italia, quando ci si rese conto del modesto livello della nostra organizzazione in questo campo molti organismi crearono un proprio servizio segreto. Così all'inizio del conflitto si contavano, fra civili e militari, dodici servizi d'informazione, che dipendevano rispettivamente dal re, dal presidente del Consiglio, dal ministero degli Esteri, dalla presidenza del Consiglio, dal ministero della Guerra, dal ministero della Marina, dal comando supremo, due dal ministero degli Interni, dai Carabinie-

(1) Camera dei Deputati, *Atti Parlamentari*, seduta del 15 marzo 1915.

ri e dalla Guardia di Finanza. A complicare la situazione vi fu anche una forma di incomunicabilità fra governo e comando supremo.(2)

La conclusione fu che una gran massa d'informazioni andò dispersa, fu impossibile creare un sistema coordinato di raccolta e diffusione delle notizie, e fu soprattutto impossibile creare un servizio centrale unico che fornisse le informazioni fondamentali agli organi centrali che avevano la responsabilità di dirigere la guerra, come il comando supremo e la presidenza del Consiglio. Soltanto negli ultimi due anni di guerra il servizio informazioni funzionò in maniera soddisfacente.

Il Servizio Informazioni dell'Esercito

Tranne che per un breve periodo dopo l'Unità, dal 1863 al 1866, l'Esercito non ebbe un servizio informazioni sino al 1900, quando nel settembre di quell'anno fu costituito l'Ufficio "I" (Ufficio Informazioni) con un organico di tre o quattro persone. Il servizio rimase in questa situazione asfittica sino allo scoppio della guerra mondiale. Nonostante ciò in occasione dell'occupazione della Libia del 1911-1912, grazie alla collaborazione di alcuni validi geografi inviati nei territori nordafricani, riuscì a fornire buone carte topografiche della regione e notizie sulla popolazione, sulle forze e le difese militari turche.

Nell'ottobre 1912 a capo dell'ufficio informazioni fu destinato il colonnello Rosolino Poggi, che chiese un maggiore stanziamento e presentò una serie di proposte per potenziare il servizio che però furono ignorate. Naturalmente allo scoppio della guerra nel 1914 i programmi di Poggi furono attuati in maniera precipitosa, tanto che nel maggio 1915 erano operativi sette uffici informazioni – alcuni nei pressi della frontiera con l'Austria – situati rispettivamente a Milano, Brescia, Verona, Belluno, Palmanova, Tolmezzo e Udine. Ma, data la lunga inattività e l'ormai poco tempo a

(2) "Si aggiunga infine l'assoluta opposizione di idee e di mentalità, fra i nostri principali uomini di governo e il capo di stato maggiore che per due anni e mezzo ebbe il peso e la responsabilità della guerra: opposizione che andò diminuendo, senza tuttavia annullarsi, nell'ultimo periodo". A. Valori, *La condotta politica della guerra*, Milano, Corbaccio, 1934, p. 246. Si veda in proposito tutto il capitolo VII, "Governo e Comando Supremo", e anche P. Melograni, *Storia politica della Grande guerra 1915-1918*, Milano, Mondadori, 1998, capitolo III, "I contrasti tra il governo e lo stato maggiore nel 1916".

disposizione, perché strutture così complesse non si possono improvvisare, mancavano ancora diversi servizi essenziali a un ufficio informazioni militare, quali ad esempio il controspionaggio, un ufficio censura, sia postale sia per i quotidiani e la stampa periodica, un servizio intercettazione radio, telegrafica e telefonica, e un servizio crittografico.

Ovviamente il servizio ebbe un notevole sviluppo durante la guerra, con un incremento impressionante del personale, che arrivò a centinaia di addetti, ma furono necessari diversi anni, e si può dire che il servizio raggiunse un'efficienza adeguata solo nell'ultimo periodo della guerra, particolarmente dopo Caporetto. Inoltre il paese, e le forze armate in primo luogo, dovette pagare un prezzo molto elevato, come abbiamo visto, a causa dell'attività e soprattutto delle azioni di sabotaggio degli agenti austriaci e anche di quelli tedeschi, che non attesero certo la dichiarazione di guerra per operare contro di noi.(3)

I sette uffici periferici, che due giorni prima della dichiarazione di guerra furono riorganizzati e divennero *Uffici di Informazione di Armata*, riferivano a un *Ufficio Informazioni dello Stato Maggiore*, con sede a Udine, che era affiancato da un *Ufficio Situazioni ed Operazioni di Guerra*. Questi due ultimi avrebbero dovuto tenere informato il comando supremo e, in particolare, il generale Luigi Cadorna, capo di stato maggiore. Ma il potenziamento delle strutture e l'aumento del personale non significarono una maggiore efficienza dei nostri servizi segreti. Al contrario si svilupparono rivalità, gelosie e un certo dissidio fra i diversi organismi, soprattutto nell'ente centrale, con una notevole confusione, tanto che a un certo punto ci si rese conto che il comando supremo riceveva rapporti diversi dal servizio centrale e da quelli delle armate. Inoltre alcuni generali vicini a Cadorna riuscivano a ottenere informazioni utili al successo dei loro programmi.(4)

Molte attività si dimostrarono più impegnative e complicate del previsto, in primo luogo le operazioni di controspionaggio. Anche i vertici dell'Esercito non sembravano in grado di razionalizzare e di utilizzare al meglio i servizi di informazione. Tanto più che il servizio dall'ottobre 1915 al

(3) Ricordiamo che il 24 maggio 1915 l'Italia dichiarò guerra all'Austria-Ungheria, e soltanto il 28 agosto 1916 presentò un'uguale dichiarazione alla Germania.

(4) "... I suoi collaboratori più stretti (Bencivenga, Gatti, Cavallero) non rinunciano a scippare l'Ufficio 'I' delle informazioni che possono rafforzare le loro proposte mentre mettono nel dimenticatoio le notizie che sono in contraddizione con i piani che stanno formulando". G. Boatti, *Le spie imperfette*, Milano, Rizzoli, 1987, p. 153.

settembre 1917 fu guidato da un ufficiale che era "... agli occhi di tutti i professionisti dell'intelligence ... ai suoi ordini – l'esempio di come non dovrebbe essere un capo dello spionaggio".(5) Si trattava del colonnello Giovanni Garruccio, ufficiale di artiglieria nato in provincia di Cagliari, un ostinato burocrate, mal visto da tutti e che scoraggiava qualsiasi iniziativa dei suoi collaboratori. La sua nomina fu una scelta veramente infelice. Apriva la corrispondenza privata e " ... mandava rapporti su 'tutti', anche sui più vicini collaboratori di Cadorna (su Gatti e su Gallarati Scotti, per esempio) ... Orlando dichiarò che nell'attività dell'ufficio diretto dal generale Garruccio poté configurarsi un vero e proprio eccesso di poteri".(6)

Il Servizio Informazioni della Marina

Come afferma il famoso detto "se Atene piange Sparta non ride", anche il servizio informazioni della Marina italiana non aveva una più efficiente capacità operativa rispetto all'Esercito, né era meglio organizzato. Il personale destinato al servizio informazioni, o più chiaramente allo spionaggio, era e fu sempre abbastanza ridotto. Per la verità è abbastanza difficile ricostruire gli avvenimenti di questo settore della Marina, perché la documentazione relativa è piuttosto scarsa, anzi quella presente all'Ufficio Storico della Marina è praticamente inesistente. Non esistono inoltre sull'argomento pubblicazioni ufficiali, saggi, biografie o articoli di riviste o giornali.

Nell'organigramma dell'Ufficio del capo di stato maggiore, un ufficio informazioni, come quarto reparto, appare per la prima volta nel 1908, ma la continua e, per la Marina, abituale rotazione del personale ci induce certamente a ritenere che non fu possibile in poco tempo raggiungere la specifica specializzazione e la realizzazione di una buona professionalità del personale destinato a questo particolare servizio. Anche perché sino a

(5) G. Boatti, *op. cit.*, p. 154.

(6) P. Melograni, *op. cit.*, p. 318. Fu anche istituita una polizia militare dipendente direttamente dal comando supremo che indagò su tutti, anche sul mondo politico, e finì per interferire con la polizia dipendente dal ministero degli Interni, con la quale la convivenza fu molto difficile. In proposito vedi Camera dei Deputati, Segretariato Generale, *Comitati Segreti sulla condotta della guerra (giugno-dicembre 1917)*, sedute del 25-27 giugno 1917, Roma, 1967.

guerra iniziata lo stesso responsabile dell'ufficio fu sostituito più volte. Nei primi due anni (1908-1909) capo del servizio fu il cap. freg. Ernesto Filipponi, sostituito nel 1910 dal pari grado Luigi Arcangeli. L'anno seguente, il grado dell'ufficiale responsabile non mutò, ma cambiò la persona: questa volta fu il turno di Diego Simonetti. Nel 1912 il ruolo fu ricoperto dal cap. freg. Angelo Ugo Conz, mentre nel 1913 fu nominato a capo del reparto Informazioni il cap. corv. Ettore Rota. L'anno seguente vide il ritorno di Conz, destinato durante la guerra a svolgere un ruolo determinante soprattutto nell'attività di controspionaggio. Nel 1915 però fu sostituito nuovamente, questa volta dal cap. corv. Spiridione Bellavista, seguito sino al giugno del 1916 dal pari grado Marino Laureati.

Nel 1916, un anno di guerra e la sequenza di attentati fanno pensare che gli stati maggiori abbiano deciso un importante potenziamento anche dei servizi segreti e di dare a questi ultimi una maggiore stabilità.

Negli otto anni dal 1908 al 1915 si alternarono sei ufficiali come capo reparto, e contemporaneamente furono sostituiti quasi tutti gli ufficiali addetti, con l'eccezione di due o tre che rimasero per più di un anno. Il comandante Conz fu quindi nuovamente chiamato a ricoprire la carica di capo del reparto informazioni della Marina, che mantenne ininterrottamente dal 9 giugno 1916 al 19 maggio 1918. La scelta cadde su Conz anche perché era l'ufficiale che conosceva meglio gli ambienti navali avversari, e fra l'altro conosceva il tedesco molto bene. Nella primavera del 1913 infatti si era recato, per ordine del capo di stato maggiore Paolo Thaon di Revel, a Berlino e Vienna, dove aveva incontrato non solo i vertici delle due Marine della Triplice ma anche i responsabili dei due servizi di informazioni allora alleati. Nel giugno seguente aveva partecipato, come rappresentante della Marina italiana, alla conferenza di Vienna indetta per il rinnovo della convenzione navale della Triplice Alleanza, dove aveva dimostrato le sue eccellenti qualità di diplomatico e di abile negoziatore.(7)

Il servizio di *Intelligence* della Marina italiana operò sempre senza grande clamore, anzi nell'assoluto silenzio, e senza collegamenti con gli

(7) "Le qualità personali dell'inviato italiano trovarono ampio riconoscimento, oltre che presso lo S.M. della nostra Marina, anche presso gli alleati". M. Gabriele, *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969, p. 379, nota 2. Per l'opera di Conz nella primavera del 1913 si possono vedere i capitoli XIV e XV dell'opera del professor Gabriele, e L. Sondhaus, *The naval policy of Austria-Hungary. 1867-1918*, West Lafayette, Purdue University Press, 1994, p. 235. Ugo Conz deve il suo cognome all'origine belga del padre.

uffici delle altre istituzioni. Non ebbe mai una struttura molto complessa e non raggiunse grandi dimensioni, ma ottenne molti importanti successi, soprattutto nella lotta contro le spie e i sabotatori austro-tedeschi. Non mancarono gli insuccessi, come ad esempio i tentativi di impadronirsi dei fascicoli che contenevano le mappe dei campi minati austriaci in Adriatico. Una volta acquisiti, i tecnici della Marina conclusero che si trattava di documenti falsi, fabbricati appositamente per ingannare i nostri agenti.(8)

Il ministero degli Interni

Grazie ai suoi compiti istituzionali il ministero degli Interni fu senza dubbio la struttura più adeguata e che più velocemente riuscì a impegnarsi nelle nuove attività investigative, soprattutto per quelle inerenti alle azioni di controspionaggio e di controllo sui soggetti che potevano essere sospettati di operare contro il paese. Controlli che il ministero poteva esercitare con molti mezzi e anche con un'attenta sorveglianza di tutti i mezzi di comunicazione (stampa, quotidiana e periodica, corrispondenza anche telegrafica, telefoni, censura e così via). Un'altra attività fu quella della ricerca dei disertori, in quel periodo sempre più numerosi.

Nella direzione generale di Pubblica Sicurezza del ministero degli Interni esisteva già da diverso tempo un Ufficio affari politici e riservati, che trattava soprattutto questioni di carattere politico ma che non svolgeva compiti investigativi. Le notevoli necessità sorte dallo stato di guerra resero necessario il rafforzamento degli apparati di investigazione e di controspionaggio. Fu pertanto creato nel settembre 1916 in via ufficiosa un *Ufficio Centrale di Investigazione* (UCI), che fu formalmente regolarizzato con regio decreto n. 1732 del 14 ottobre 1917.(9)

Il nuovo ufficio, posto alle dirette dipendente del direttore generale della Pubblica Sicurezza, Giacomo Vigliani, doveva svolgere la propria attività di controspionaggio e di polizia al di fuori delle zone di operazioni. In realtà tale attività investigativa fu svolta da funzionari di pubblica sicurezza già negli anni precedenti e, come vedremo, fu compiuta qualche

(8) G. Boatti, *op. cit.*, p. 177.

(9) Per l'ordinamento del ministero dell'Interno e dell'UCI vedi G. Melis (a cura di), *L'amministrazione centrale dall'Unità alla Repubblica. Le strutture e i dirigenti*, II vol., a cura di G. Tosatti, *Il Ministero dell'interno*, Bologna, il Mulino, 1992, p. 69-74.

operazione molto ardita anche all'estero. L'UCI era articolato in quattro sezioni: 1) anagrafe e vigilanza degli stranieri; 2) reati di spionaggio e tradimento non commessi da militari; reclutamento informatori e raccolta di notizie; 3) reati previsti dalle leggi speciali di guerra; revisione postale, telegrafica e telefonica; informazioni e vigilanza sulle persone genericamente sospette; 4) reati commessi da militari o in stabilimenti militari e fabbriche di munizioni; vigilanza costiera; rifornimento di sommergibili.(10) L'ufficio impiegò un'ampia rete di informatori sia in Italia sia all'estero, in primo luogo in Svizzera.

La direzione dell'UCI fu affidata al vice questore della Pubblica Sicurezza Giovanni Gasti, un funzionario fuori dal comune, un vero talento investigativo e con capacità eccezionali nel campo delle indagini scientifiche. Nato nel 1869 in provincia di Alessandria, laureato in giurisprudenza, Gasti entrò in polizia nel 1893, e nel 1898 fu promosso vice commissario e destinato a Roma. Si interessò ai nuovi metodi scientifici di indagine investigativa, e nel 1902 partecipò al primo corso sperimentale di polizia scientifica. L'anno seguente, quando fu fondata la *Scuola di Polizia Scientifica*, diretta dall'antropologo Salvatore Ottolenghi, ne divenne ben presto insegnante. Nel 1910 Giovanni Giolitti, ministro dell'Interno, lo nominò direttore della polizia scientifica. In quegli anni mise a punto un metodo semplice e sicuro di classificazione delle impronte digitali, che prese appunto il nome di "Classifica Gasti". Presentato nel 1906 al congresso di antropologia criminale, fu adottato dalla polizia di moltissimi paesi.(11)

---

(10) G. Melis, *op. cit.*, p. 74.

(11) Per un breve profilo di Giovanni Gasti vedi l'ottimo volume di A. Paloscia, *Benedetto fra le spie*, Roma, Editori Riuniti, 2007, p. 77-80. "L'acutezza dei suoi giudizi" – ha scritto Corrado Augias – "e delle sue anticipazioni è quasi sempre indiscutibile e sorprendente", C. Augias, *Giornali e spie*, Milano, Rizzoli, 1994, p. 192. Le ricerche sulle impronte digitali furono iniziate nella metà dell'Ottocento da William Herschel, assistente legale della Compagnia delle Indie nella regione del Bengala e in seguito ufficiale del servizio civile indiano britannico. Herschel analizzò l'usanza orientale di firmare con l'impronta del pollice e talvolta del palmo della mano, e riuscì a dimostrare che le impronte digitali erano differenti da persona a persona ed erano assolutamente immutabili nel tempo. Il britannico Francis Galton e l'argentino Juan Vucetich portarono avanti queste prime ricerche. Il primo, insieme con il connazionale Edward Henry, verso la fine dell'Ottocento inventò un sistema di classificazione delle impronte digitali, che poi l'italiano Giuliano Andrea Gasti perfezionò e semplificò introducendo il sistema di identificazione che prese il suo nome.

Il ministro degli Interni, Vittorio Emanuele Orlando, diede a Gasti carta bianca "ma pretese anche qualche basso servizio perché, col pretesto che i giornalisti potevano essere conniventi col nemico, segnalava, per farli tenere d'occhio, quelli che lo criticavano. ... Gasti, consacratosi alla ragion di Stato, sguinzagliò le sue spie in ogni campo: politica, religione, cultura, affari e, perfino, abitudini sessuali" (niente di nuovo sotto il sole...).(12) Il bravo funzionario si rese subito conto quanto difficile fosse il compito che gli era stato assegnato, e capì che le sue indagini dovevano essere indirizzate su obiettivi accuratamente selezionati. Diresse quindi le sue energie sugli ambienti che avevano assunto posizioni decisamente contrarie al governo e alla nostra entrata in guerra: cioè i repubblicani, il partito socialista e il Vaticano. Pertanto "le prime intercettazioni telefoniche furono fatte sulle linee del partito socialista. Quando c'erano guasti o disturbi, il che avveniva spesso, gli agenti addetti alle intercettazioni avvertivano direttamente il capo del servizio, che provvedeva a far riattivare d'urgenza la linea. Così il partito socialista nel periodo bellico ebbe sempre i telefoni in funzione grazie agli interventi della polizia".(13)

Gasti naturalmente si occupò anche degli affondamenti del *Benedetto Brin* e del *Leonardo da Vinci* e di complesse indagini relative a un grosso traffico di denaro tra Germania, Svizzera e Santa Sede, tutte cose che vedremo in seguito.

Questi brevi cenni lasciano intendere che in Italia nei primi anni della guerra vi era un difficile e particolare clima politico-sociale che è qui necessario illustrare. Come è noto, il nostro paese entrò in guerra quasi un anno dopo le altre potenze, a seguito di una decisione presa dal re Vittorio Emanuele III e dal primo ministro Antonio Salandra, senza alcun dibattito parlamentare, d'altro canto non previsto dallo Statuto Albertino allora in vigore, ma forse molto opportuno sotto il profilo politico, sociale e morale.

L'Italia era legata con i cosiddetti Imperi centrali, Germania e Austria-Ungheria, da un patto di alleanza, detto della Triplice Alleanza, firmato nel lontano 1882. Il 3 agosto 1914, dopo tre riunioni del Consiglio dei Ministri tenutesi nei giorni precedenti, e nonostante un ultimo tentativo del kaiser Guglielmo II, l'Italia dichiarò la propria neutralità, e la maggior parte degli italiani, una volta tanto, fu favorevole con tale decisione, seppure con

(12) A. Paloscia, *I segreti del Viminale*, Roma, Newton, 1994, p. 48.
(13) *Loc. cit.*

opinioni ed emozioni diverse.(14) Per la verità il nostro paese non stava attraversando un periodo molto felice. Era appena finita la guerra per la conquista della Libia, con un notevole consumo di risorse logistiche, usura dei mezzi, soprattutto navali, e un consistente impegno finanziario, che con l'esercizio del 1913-1914 raggiunse un miliardo di lire correnti su un bilancio dello Stato che comportava spese di circa 2,5 miliardi di lire.(15) Ma l'aspetto più grave fu che alla crisi della politica internazionale dell'estate 1914 si aggiunse quella dell'attività economica già in atto da alcuni anni e che aveva raggiunto il suo culmine nel corso del 1913. Gli effetti più gravi, come quasi sempre nell'economia dei paesi industrializzati, si registrarono soprattutto nella caduta degli investimenti, nel rallentamento dell'attività produttiva e nell'aumento della disoccupazione. L'Italia aveva avuto un notevole sviluppo della produzione industriale dal 1896 al 1908, grazie all'istituzione nel 1893 della Banca d'Italia, che chiuse il grave scandalo della Banca Romana e iniziò il riordinamento di tutto il settore bancario. Un nuovo impulso venne anche dalla creazione delle cosiddette "banche miste": due di nuova fondazione, la Banca Commerciale e il Credito Italiano, con capitali prevalentemente tedeschi, austriaci e francesi, due dalla trasformazione di altre due già esistenti, il Banco di Roma e la Società Bancaria Italiana. Ma dal 1908, in concomitanza con l'arretramento dell'economia internazionale, l'Italia vide una continua riduzione della propria crescita, sino appunto al 1913, anno in cui la crisi raggiunse il suo momento peggiore.(16)

Come abbiamo visto, la neutralità italiana fu in genere approvata da gran parte del paese, ma i vari partiti politici assunsero posizioni molto differenti, che con l'andar del tempo finirono per divenire fortemente con-

(14) " ... Il Governo del Re e i cittadini e sudditi del Regno" – recitava il documento – "hanno l'obbligo di osservare i doveri della neutralità, secondo le leggi vigenti e secondo i principi del diritto internazionale". Ministero degli Affari Esteri, *I Documenti Diplomatici Italiani*, Quinta Serie: 1914-1918, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1954, p. 18, documento n. 30.

(15) Istituto Centrale di Statistica, *Sommario di Statistiche Storiche italiane 1861-1955*, Roma 1958, p. 206; F.A. Repaci, *La finanza italiana nel ventennio 1913-1932*, Torino, Einaudi, 1934, p. 42-49; G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna 1896-1914*, vol. VII, Milano, Feltrinelli, 1974, p. 357 sg.

(16) "La crisi del 1913 si manifestò tuttavia con un notevole turbamento del mercato monetario e finanziario ed ebbe gravi conseguenze sociali". G. Candeloro, *op. cit.*, p. 351 sg.

trastanti. L'Italia così si spaccò a metà, e di conseguenza si formarono due correnti opposte, quella degli interventisti e quella dei neutralisti, che assunsero però, come si dice oggi, una posizione trasversale rispetto ai differenti schieramenti politici. Cercare di trovare una spiegazione, seguendo almeno una logica politica, non è facile né utile per capire le motivazioni che spinsero i diversi gruppi a prendere un orientamento similare partendo da orientamenti così diversi.(17)

Ciascuno dei due gruppi naturalmente comprendeva al suo interno movimenti diversi, quasi sempre in disaccordo tra loro. In linea di massima si può individuare nella linea dell'interventismo un raggruppamento composto da democratici, nazionalisti e liberali. Questo era sostenuto dai repubblicani, dai socialisti riformisti di Ivanoe Bonomi e Leonida Bissolati e dalla Massoneria. Molto importante anche la partecipazione di alcuni socialisti dissidenti, come Gaetano Salvemini e Cesare Battisti. Vi erano anche un gruppo di anarchici e sindacalisti rivoluzionari (Amilcare De Ambris e Filippo Corridoni) e uno di socialisti di sinistra, fra cui Benito Mussolini, che durante il mese di ottobre era passato dal neutralismo all'interventismo. Questo movimento prima del maggio 1915 si era sviluppato in maniera consistente, ma rimase però una fazione minoritaria anche se fu sempre molto attiva e influente: "Questo derivò dall'appoggio che da un certo momento in poi esso ebbe da parte del governo e di alcuni gruppi capitalistici, sia dalla possibilità che ebbe di disporre di importanti giornali, sia dal fatto che in favore dell'intervento si schierarono quasi tutti i rappresentanti della cultura impegnata o militante italiana".(18) Una delle più influenti pubblicazioni era l'*Idea Nazionale*, organo dell'associazione nazionalista italiana, finanziata da molti dei più importanti industriali, tra cui i fratelli Pio e Mario Perrone, proprietari del gruppo Ansaldo, grande fornitore di materiale bellico delle nostre forze armate.

Anche lo schieramento dei neutralisti era piuttosto composito: in esso si contavano il neutralismo liberale, ispirato da Giovanni Giolitti, quello cattolico e quello socialista. I socialisti sin dai primi giorni della crisi dell'estate 1914 professarono una neutralità assoluta. Solo più tardi una

(17) "Entrambe le correnti ebbero quindi un carattere composito, cosicché si possono distinguere nell'ambito di ciascuna di esse tendenze assai diverse. Inoltre lo sviluppo dell'interventismo e del neutralismo fu condizionato dall'andamento generale della guerra, che in quella drammatica estate del 1914 si svolse con alterne vicende in occidente e in oriente". G. Candeloro, *op. cit.*, vol. VIII, Milano, Feltrinelli, 1978, p. 36.

(18) G. Candeloro, *op. cit.*, vol. VIII, p. 43.

parte di essi passò alla "neutralità attiva e operante" professata da Mussolini, e più tardi si convertì all'interventismo. Dall'altro fronte dello schieramento, la maggioranza del neutralismo cattolico presentava una caratteristica molto importante, anche per la nostra storia: era di orientamento dichiaratamente filo-austriaco, sostenuta da diversi giornali con in prima linea l'*Unità Cattolica*. Questa fazione vedeva nell'Austria-Ungheria l'ultima grande potenza cattolica e il miglior baluardo contro lo slavismo dilagante. Questa corrente naturalmente era neutralista, ma sperava anche nell'intervento a fianco dell'Austria. La grande maggioranza dei cattolici era però indirizzata verso un neutralismo possibilista, nel senso che riteneva che una cosa fosse il pacifismo della Chiesa e un'altra quello dei cittadini cattolici, che rivendicavano come loro i diritti e le aspirazioni del nostro paese. Accadde così che nel maggio 1915 si schierarono a favore dell'intervento.

Durante il periodo bellico l'Italia non fu solo tormentata da una seria crisi economica e da un importante scontro politico. La guerra provocò anche una disgregazione sociale che ebbe, come noto, serie conseguenze anche nel dopoguerra. Il conflitto si dimostrò molto più impegnativo e sanguinoso del previsto, e il confronto tra le fazioni dei favorevoli e contrari alla guerra divenne sempre più aspro. Soprattutto i nazionalisti, cioè i sostenitori della guerra, poterono far valere le loro ragioni contro i cosiddetti pacifisti, fra i quali essi affermavano si nascondessero soprattutto appartenenti alle file socialiste e anarchiche e a quelle dei giolittiani-cattolici, e attaccarono regolarmente la politica tollerante del ministero degli Interni.

Il comando supremo dal canto suo non solo si scagliò contro la propaganda sovversiva, che a suo dire era diffusa soprattutto dai movimenti pacifisti, ma ne denunciò anche le nefaste conseguenze sulla condotta della guerra, come il pericoloso aumento di atti di indisciplina degli uomini al fronte e la preoccupante crescita del numero dei disertori, dei quali chiese una più dura e severa caccia e punizione. Molti oppositori naturalmente affermarono che era un'argomentazione per scaricare le responsabilità delle difficoltà del conflitto. Così il confronto fra i vertici militari e quelli politici raggiunse livelli critici. La situazione più complessa si ebbe nella tarda primavera del 1917, quando giunsero a Roma notizie su un complotto contro il re con lo scopo di rovesciare il governo mettendo a capo dell'esecutivo un generale fedele a Cadorna. Il colpo di stato avrebbe dovuto fare "perno sulla massoneria e sui riformisti" e non avrebbe incontrato resistenza "perché quasi tutti i capi delle pubbliche amministra-

zioni apparterrebbero al Grande Oriente".(19) Non è chiaro se la cosa non ebbe seguito per un ripensamento di Cadorna o a seguito dello sfondamento di Caporetto.

Anche nel campo industriale e bancario si accese una forte competizione fra i grandi gruppi, tanto che ne nacque un vero e proprio scontro, che fu definito una "guerra parallela". L'ingresso dell'Italia nel conflitto produsse un'enorme richiesta di materiali destinati all'impiego bellico, un fenomeno di dimensioni tali che il nostro paese non aveva mai conosciuto prima.

L'intero apparato produttivo nazionale, cioè gli stabilimenti e le organizzazioni statali, le grandi aziende private, le piccole e medie industrie e persino le modeste imprese artigiane e quelle familiari, rispose con un'efficienza quasi miracolosa ma che si svolse con una certa confusione e con la tradizionale disorganizzazione. Questa improvvisa e frenetica attività fece nascere una serie di complicati problemi non solo per l'amministrazione dello Stato ma anche per la sicurezza nazionale. Fu infatti varata una frettolosa legislazione speciale per agevolare le forniture militari. Fra i diversi provvedimenti vi furono una serie di norme che, in deroga ad alcune disposizioni della contabilità di Stato, permettevano fra l'altro la trattativa diretta con le società private (cioè senza gara d'appalto), eliminavano alcuni controlli contabili e consentivano altre deroghe per le modalità di pagamento da parte dello Stato. Si verificarono ovviamente diverse irregolarità e anche molte truffe. Ne approfittarono finanzieri e affaristi di dubbia fama, imprenditori improvvisati e truffatori di ogni tipo. Naturalmente questo clima frenetico, il comprensibile stato di confusione e lo scontro politico-sociale in atto lasciavano ampi spazi nei quali si intrufolarono le spie nemiche, che soprattutto nella prima parte della guerra sfuggivano facilmente ai non eccezionali controlli attuati dalla nostra polizia. Infatti, come vedremo meglio in seguito, l'azione dello spionaggio nemico nei primi due anni fu altamente violenta.

---

(19) Il "Grande Oriente", fondato il 29 giugno 1805, è uno dei due riti dell'organizzazione della Massoneria italiana, detto anche di Palazzo Giustiniani (sede romana della loggia sino al 1985). L'altro è la "Gran Loggia d'Italia", detta di Piazza del Gesù, sorta dopo la scissione del 1908. U.A. Grimaldi, G. Bozzetti, Bissolati, Milano, Rizzoli, 1983, p. 210-213; P. Melograni, *op. cit.* p. 318 sg.; Camera dei Deputati, *Comitati ...*, cit., p. 185, intervento dell'onorevole Marcello Soleri del 17 dicembre 1917. Inoltre Archivio Centrale dello Stato [ACS], *Ministero dell'Interno, Ufficio Centrale d'Investigazione* [*UCI*], b. 23, f. 470, e ACS, *Direzione di Pubblica Sicurezza* [*PS*], b. 15, f. 417.

Non mancarono le aziende italiane anche di primo piano. Dopo la guerra si cercò di rimediare alle ruberie e alle irregolarità, ma il danno era stato fatto e lo Stato non riuscì a recuperare tutte le somme sborsate per forniture non legittime. Alcuni imprenditori e mediatori che operavano nel settore della seta furono processati per aver venduto, attraverso la filiale svizzera della Società Filatura Cascami Seta di Milano, i loro prodotti agli Imperi centrali.

Il caso forse più clamoroso, che interessò non solo la polizia investigativa ma anche la presidenza del Consiglio – che fra l'altro corse il rischio di essere coinvolta in questa storia – fu quello di Paul Marie Bolo, ex commerciante di vini, soprannominato Bolo Pascià per la sua amicizia con l'ex kedivè d'Egitto. Questo avventuriero francese, imbroglione, ricattatore e che contava numerose amicizie equivoche, venne in Italia per realizzare una serie di imprese colossali, che in realtà nascondevano una complessa e ampia operazione di spionaggio. Conosceva già da tempo l'italiano Filippo Cavallini, un altro finanziere d'assalto che viveva a Parigi e con il quale aveva trattato alcuni affari. Cavallini era stato deputato dal 1882 al 1892 per i collegi di Pavia e Mortara, ed era stato condannato nel 1899 a otto anni e quattro mesi per bancarotta e il fallimento della Banca della Lomellina. Pena che non aveva scontato sia grazie agli appoggi politici di cui godeva sia per aver vinto il ricorso in appello.

Negli ultimi mesi del 1914 Bolo tentò con l'aiuto di Cavallini di fondare una banca di notevole potenza finanziaria, con il ragguardevole capitale di 100 milioni e con sedi a Roma, Parigi, Madrid e filiali ovunque. Avrebbe dovuto chiamarsi Banca Cattolica. Poiché, come vedremo meglio in seguito, i soldi erano di provenienza sospetta, era necessario trovare una persona non solo onesta ma anche di prestigio, che desse alla banca un'immagine pulita e prestigiosa. Per puro caso i due trovarono a Pegli, allora una delle deliziose località alle porte di Genova, il marchese Giulio della Chiesa, squattrinato e male in arnese ma che era fratello del papa Benedetto XV appena eletto (5 settembre 1915). Anche se i due fratelli non si vedevano da quattro anni, il nome contava molto, tanto che i due lestofanti offrirono al marchese di assumere la carica di direttore e uno stipendio di 30 mila lire. L'operazione fallì perché Bolo prese alcune iniziative che si dimostrarono affatto infelici.(20)

(20) Il marchese Giulio della Chiesa si spense tristemente a Pegli l'11 aprile 1915 a soltanto 58 anni colpito da un attacco di polmonite.

Tra il febbraio e il luglio 1915, il duo Bolo-Cavallini organizzò altre due operazioni. La prima consisteva nella vendita di due milioni di tonnellate di carbone alle Ferrovie dello Stato, che però sfumò in breve tempo. La seconda prevedeva la fornitura all'Esercito di 800 mila bovini provenienti dall'Argentina e dal Brasile. Le trattative andarono avanti regolarmente con la definizione di tutti i dettagli. Ma qualcuno parlò troppo e, dato che alcuni particolari non erano molto chiari, il presidente del Consiglio Antonio Salandra fermò l'affare. Ma era veramente solo la ricerca di notevoli profitti il vero scopo dei due faccendieri? Indubbiamente il desiderio di mettere le mani su un bel malloppo senza molta fatica era un bel miraggio, ma i guadagni di questi traffici dovevano servire ad altri e inconfessabili obiettivi che vedremo più dettagliatamente in seguito.

Un altro importante problema fu la presenza di cittadini stranieri nel nostro territorio, prima e dopo il maggio del 1915. È chiaro che il pericolo era nella possibilità che questi residenti avevano di svolgere attività di propaganda, azioni di spionaggio, attentanti e altro contro l'Italia. Dopo la nostra entrata in guerra tutti i cittadini austriaci furono internati in Sardegna, e analogo provvedimento fu preso nei confronti degli italiani presenti nell'impero austriaco. Ben più delicata fu invece la questione della presenza di numerosi rappresentanti stranieri, quindi non solo austriaci, negli organi direttivi di molte importanti società italiane o filiali di imprese straniere, diverse delle quali avevano rapporti con lo Stato per forniture anche nel settore militare. La direzione generale della Pubblica Sicurezza svolse un'ampia indagine, iniziata già durante la nostra neutralità e che durò diversi mesi, e redasse un elenco delle imprese che negli organi direttivi contavano persone straniere. Nella nota di commento si legge:

> Questo fenomeno si presenta sotto due aspetti. Si hanno così società costituite con capitale straniero. Molte hanno anzi conservato all'estero la loro sede ... E la permanenza negli organi direttivi di queste società delle rappresentanze del capitale estero ... appare in certo modo giustificata. ... Si hanno poi società, nelle quali la rappresentanza dell'influenza estera è avvenuta invece quasi per infiltrazione, all'ombra di denominazioni, che lasciano supporre che le aziende siano completamente italiane, e ciò rende il fatto tanto più degno di riflessione ...
> Ma un fenomeno di carattere del tutto recente colpisce in modo particolare, ed è la lenta, metodica infiltrazione di elementi stranieri nelle società per impianti di esercizi idroelettrici, il sistematico accaparramento che avviene così ad opera di elementi stranieri, prevalentemente

> tedeschi, delle cadute d'acqua del nostro paese. ... Sono così oltre sessanta le principali società che si sono venute costituendo per lo sfruttamento dei salti di acqua in diverse località, col proposito di fornire poi l'energia elettrica per la trazione sulle linee ferroviarie e tranviarie, o per l'illuminazione delle città, o per uso industriale. Negli organi direttivi di queste società l'elemento straniero, e specialmente tedesco, è in notevole preponderanza. Ciò non può non destare un senso di preoccupazione. Questi impianti ... sono infatti destinati a diminuire notevolmente ... l'asservimento economico dell'Italia per la provvista del carbone all'estero.

Ma, proseguiva la nota, esisteva un grave pericolo in quanto tutta

> ... l'attività economica ed industriale della nazione possano poi trovarsi alla dipendenza di società straniere, che ad un dato momento potrebbero con qualunque espediente tecnico ... compromettere il funzionamento di questi servizi [trasporti pubblici] e il lavoro degli stabilimenti nazionali. Lo stesso fenomeno si riscontra pure nelle Compagnie di navigazione, le quali ... sono sotto l'influenza di Banche governate da stranieri e segnatamente della Banca Commerciale.(21) ... Degno di particolare rilievo, specialmente nelle attuali contingenze, è poi il fatto che si riscontrano elementi stranieri anche nelle direzioni di società industriali che forniscono armi e proiettili per la difesa del Paese".(22)

Nella guerra economico-diplomatica combattuta prima e durante il conflitto soprattutto dai governi di Parigi e Londra e dai nazionalisti e imprenditori italiani, con in prima fila i fratelli Perrone, questa circostanza ebbe un grande peso, anche presso il grande pubblico, affinché l'Italia uscisse dal controllo economico tedesco. In realtà l'influenza dei capitali d'oltralpe già nel 1914 si era notevolmente ridotta. Infatti sebbene nel consiglio di amministrazione della Banca Commerciale su 33 membri 14 fossero tedeschi, austriaci e svizzeri, il capitale tedesco e austriaco si era ridot-

(21) Il consiglio di amministrazione della potente banca era completamente controllato da rappresentanti tedeschi.

(22) Il documento e la relazione in ACS, *Ministero dell'Interno, Direzione di Pubblica Sicurezza* [*PS*], fondo *A4*, f. 11, Industrie esercitate da stranieri. Per la penetrazione economica tedesca tramite la Banca Commerciale, A. Confalonieri, *Banca e industria in Italia (1894-1906)*, 3 volumi, Bologna, il Mulino, 1979-1980.

to al due per cento, mentre quello italiano era salito al 63 per cento. Comunque lo scontro si concluse con modesti risultati, se non quello delle dimissioni dalla Banca Commerciale dei rappresentanti stranieri.(23)

Bisogna infine ricordare che a Roma si creò una curiosa situazione legata alla presenza del personale diplomatico. Infatti nella capitale risiedevano non solo le rappresentanze diplomatiche dei paesi accreditati presso lo Stato italiano (belligeranti o neutrali), ma anche le ambasciate che curavano i rapporti con la Santa Sede. Per la verità vi era una notevole differenza nell'impegno diplomatico con il Vaticano tra gli Imperi centrali e le potenze dell'Intesa. Dal punto di vista diplomatico la reciprocità esisteva solo con il Belgio. La Russia aveva inviato un rappresentante straordinario solo dopo la prima settimana di guerra, mentre la Gran Bretagna aveva preso lo stesso provvedimento nel dicembre 1914, ma la Santa Sede non aveva un incaricato né a Pietroburgo né a Londra. La Francia aveva rotto le relazioni diplomatiche nel 1904 e gli Stati Uniti non ebbero relazioni con la Curia romana per tutta la guerra. L'Italia dal canto suo dopo il 1870 non aveva relazioni ufficiali, ma aveva come intermediario il barone Carlo Monti, che fra l'altro era anche amico di Della Chiesa.

Al contrario l'influenza tedesca sul Vaticano fu molto forte sino all'entrata in guerra dell'Italia contro la Germania (29 agosto 1916). Il papa aveva un proprio nunzio apostolico a Monaco, l'allora arcivescovo Eugenio Pacelli, futuro papa Pio XII, e la Baviera era rappresentata dal ministro plenipotenziario Otto von Ritter. La Prussia contemporaneamente aveva anch'essa una delegazione diplomatica guidata da Otto von Mühlberg. Quindi la Germania era l'unico paese ad avere due rappresentanti presso il Vaticano. Inoltre a Roma risiedevano molti cittadini e numerosi religiosi tedeschi.(24) I residenti tedeschi a Roma, funzionari e non, laici o ecclesiastici, erano tutti molto attivi. Fra di essi si distingueva il barone Franz von Stockhammern, consigliere dell'ambasciata di Germania a Roma, al quale facevano riferimento tutti gli informatori e le spie degli Imperi centrali e che aveva rapporti regolari con alcuni agenti in Vaticano. Abitava all'Hotel di Russia, una vera centrale di spionaggio, dove dava feste sontuose,

(23) Sulla Banca Commerciale vedi il terzo volume del già citato Confalonieri e G. Di Gregorio, "Capitale tedesco e industria italiana", *Italia Contemporanea*, marzo 1985, p. 111-114.

(24) F. Latour, "De la spécifité de la diplomatie vaticane durant la Grande Guerre", *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, aprile-giugno 1996.

alle quali non mancava mai monsignor Rudolph Gerlach, cameriere segreto del papa. Stockhammern disponeva di somme di denaro praticamente inesauribili, con le quali nutriva l'ampio parco degli agenti austro-tedeschi, fra cui in primo luogo proprio monsignor Gerlach.

Per la verità la maggior parte degli ambasciatori, consoli e funzionari che abitualmente risiedevano a Roma, con l'entrata in guerra dell'Italia si ritirarono in Svizzera, alcuni diplomatici si stabilirono a Lugano e qualcuno si trasferì a Firenze. Anche se l'Italia il 24 maggio 1915 avesse dichiarato guerra solo all'Austria-Ungheria, la Germania chiuse ugualmente l'ambasciata a Roma e consigliò tutti i cittadini tedeschi a ritornare in patria. Il barone Stockhammern nella notte del 7 aprile aveva già lasciato il suo appartamento all'Hotel di Russia e si era nascosto nella Basilica di San Giovanni. Nella notte del 6 maggio, eludendo la sorveglianza che la polizia italiana aveva istituito intorno alla Santa Sede, si incontrò segretamente con Benedetto XV e subito dopo lasciò l'Italia. Stockhammern si trasferì in Svizzera, in un albergo di Lucerna dove i camerieri erano soprattutto italiani ma anche agenti dell'UCI. Uno di loro ricopiò alcune lettere molto compromettenti che dimostrarono l'attività del barone tedesco e i legami che egli manteneva con gli agenti nemici in Italia e le sue relazioni con monsignor Gerlach. Nella capitale italiana comunque continuarono a operare numerosi strani personaggi, stranieri e italiani, che agivano come spie anche di primo piano.

Queste sono solo le vicende più note avvenute durante la prima guerra mondiale in Italia, ma gli episodi di corruzione, truffe, spionaggio e reati di tutti i tipi legati al conflitto furono infiniti. In Italia infatti operarono un gran numero di personaggi più o meno coinvolti in attività illegali o comunque a danno del paese. Tutto ciò fu anche favorito, come abbiamo visto, dallo scontro fra pacifisti e interventisti, che continuò a manifestarsi nel nostro paese sino alla pace e che finì per generare organizzazioni e operatori che si praticarono a favore delle due Alleanze in conflitto.

In questo autentico ginepraio politico-economico-sociale, in un paese che ormai era pieno di spie e non disponeva ancora di una buona organizzazione di controspionaggio, sia militare sia civile, si comprende che il lavoro di Giovanni Gasti si presentava come una vera missione impossibile.

La Santa Sede

Può sembrare incredibile, ma il miglior punto di osservazione dal quale si potevano avere con regolarità e precisione le più complete e attendi-

bili informazioni sulla situazione politica internazionale era la segreteria di stato del Vaticano. Disponeva infatti, oltre alle rappresentanze ufficiali, anche di una fitta rete informativa rappresentata da tutti i sacerdoti, parroci e prelati di ogni grado nella maggior parte dei paesi, sia in quelli cattolici sia in quelli che osteggiavano la religione di Roma.

Si trattava fra l'altro di persone dotate di una seria istruzione, quasi sempre di un buon livello culturale e talvolta di una certa conoscenza del paese in cui svolgevano la loro attività religiosa. Inoltre erano tutti molto rispettosi della tradizionale e ferrea disciplina seguita dalla Chiesa Cristiana Cattolica Apostolica Romana. Senza contare l'influenza che il papa aveva, assieme ai cardinali e ai vescovi, con le proprie encicliche, omelie, note, prediche e quant'altro. La struttura papale poteva anche contare su un buon numero, diciamo così, di fedeli, cioè di cattolici legati affettivamente alla loro regione, preziosi soprattutto in quelle nazioni, in genere controllate da regimi decisamente autoritari, che non avevano buoni rapporti con la Santa Sede. Anzi in queste regioni si può sostenere che era anche in vantaggio rispetto alle altre nazioni che spesso non avevano rappresentanze diplomatiche.

Basti pensare che il papa fu immediatamente messo al corrente da una fonte riservatissima della conclusione in gran segreto del patto di Londra, che portò l'Italia nel conflitto a fianco agli alleati dell'Intesa, firmato il 26 aprile 1915 dal ministro degli Esteri Sidney Sonnino.

Naturalmente non vogliamo sostenere che si trattasse di una rete di spionaggio, ma soltanto che la Santa Sede svolgeva una normale attività di informazione sulla vita degli altri paesi come facevano tutte le altre nazioni, confessionali o non, democratiche e più o meno autoritarie. Anche se gli ambienti vaticani pullulavano di filo-austriaci e filo-tedeschi, senza ombra di dubbio si può affermare che la Santa Sede, durante la prima guerra mondiale, non svolse mai attività di spionaggio a danno dell'Italia ed evitò di danneggiare l'impegno bellico del nostro paese. Tuttavia il suo orientamento chiaramente pacifista e le sue simpatie per gli Imperi centrali, soprattutto a favore dell'Austria-Ungheria, crearono preoccupazione e imbarazzo fra i vertici politici e militari italiani. Ma proprio così non sembrava.

Il precedente papa Pio X era morto il 20 agosto 1914 di "polmonite fulminante". Il conclave che doveva eleggere il nuovo papa si aprì ai primi di settembre, a guerra ormai iniziata. Vi erano molti cardinali stranieri, che logicamente si schierarono in difesa degli interessi del proprio paese. In linea di massima la maggioranza voleva un papa che non creasse problemi a livello internazionale e non s'impelagasse nella polemica tra le due

fazioni in guerra. Si voleva insomma un papa moderato. Circolò subito il nome di Giacomo Della Chiesa, arcivescovo di Bologna e nominato cardinale solo quattro mesi prima. Sicuramente era apprezzato per le sue opere di carità e soprattutto per la sua moderazione e il carattere accomodante.(25) Data la difficile situazione di quel momento storico inoltre "... occorreva che sulla cattedra di S. Pietro sedesse un pontefice che non fosse estraneo alle sottigliezze della diplomazia".(26)

Ma aveva anche molti oppositori, soprattutto nei prelati degli Imperi centrali. Il 2 settembre 1914 fu inviata ai cardinali riuniti in conclave una "Memoria dei cattolici tedeschi sulla guerra attuale", scritta in gran parte da parlamentari, con la quale si intendeva giustificare l'entrata in guerra dell'impero germanico. Subito dopo, il cardinale tedesco Felice Hartmann affermò pubblicamente che il cardinale Della Chiesa era decisamente antigermanico. Gli fece eco il ministro degli Esteri austriaco, che raccomandò ai cardinali austro-ungarici di non votare per l'arcivescovo di Bologna.

Ma tutto fu inutile perché in pochi giorni fu eletto Della Chiesa, che assunse il nome di Benedetto XV.(27) Anzi il nuovo papa era tutt'altro che contrario al mondo germanico. Era sua intenzione infatti riaprire la questione dei confini dello Stato del Vaticano. Ispirato anche da un progetto del deputato del Centro cattolico tedesco Matthias Erzberger che vide la luce nell'ottobre 1915 e che ebbe l'approvazione dei governi di Berlino e Vienna. Tale proposta prevedeva la cessione da parte dell'Italia di una striscia larga 3 km lungo la riva destra del Tevere sino al mare. Qui doveva sorgere un porto, costruito dall'Italia con tutte le attrezzature necessarie, dove avrebbero potuto approdare le navi della Santa Sede sino a 5000 t. Il governo di Roma infine doveva versare nelle casse vaticane la somma di 200

(25) Appartenente a un'antica famiglia nobile genovese, Giacomo Della Chiesa era nato il 21 novembre 1854. Studente al collegio Capranica di Roma, una volta ordinato sacerdote aveva frequentato la prestigiosa Accademia dei Nobili Ecclesiastici. Nominato sostituto della segreteria di stato, nel 1907 era stato nominato arcivescovo di Bologna. Al momento dell'elezione a papa aveva 60 anni.

(26) E. Vercesi, *Il Vaticano, l'Italia e la guerra*, Milano, Mondadori, 1925, p. 24.

(27) Benedetto XV è stato definito come "il papa sconosciuto", forse soprattutto a causa della torbida storia dell'affare Gerlach. "A riportare definitivamente in luce la figura di questo pontefice che si è guadagnato la singolare fama di papa sconosciuto, è stato soprattutto papa Ratzinger, che, assumendo il nome di Benedetto XVI, ha ricordato le appassionate invocazioni alla pace fatte da Benedetto XV durante la prima guerra mondiale". A. Paloscia, *Benedetto...*, cit. p. 34.

milioni di lire in oro. Era evidente che l'Italia non avrebbe mai accettato un accordo simile, se non in caso di una sua sconfitta durante la guerra e quindi sotto la pressione delle nazioni tedesche. Questo progetto si legava anche al fatto che, con una clausola segreta dell'articolo 15 del trattato di Londra del 26 aprile 1915, l'Italia aveva ottenuto dagli alleati l'impegno che la Santa Sede non sarebbe stata ammessa alla conferenza di pace.(28)

Ma tra le mura vaticane durante la guerra si svolse una vicenda assai grave e di grande importanza nella nostra storia. Appena eletto, Benedetto XV nominò suo cameriere segreto monsignor Rudolph Gerlach, che ricopriva importanti incarichi già da diversi anni. Nato in Baviera nel 1885, Gerlach era di famiglia nobile ma con scarse risorse finanziarie. Prima di divenire sacerdote era stato per breve tempo ufficiale nell'esercito bavarese. Il padre era invece ufficiale effettivo delle forze armate del kaiser, e la sorella era dama di compagnia della principessa Zita, moglie di Carlo futuro erede al trono dell'impero austro-ungarico. Bene introdotto nella nobiltà d'oltralpe, a Roma frequentava tutti i diplomatici tedeschi e austriaci. Alto, con un bell'aspetto (capelli biondi e occhi azzurri), amava la bella vita e non si faceva mancare nulla, in tutti i sensi. Riceveva laute donazioni dal barone Stockhammern, dai governi di Vienna e di Berlino, con grande soddisfazione delle asfittiche finanze vaticane, nelle cui casse in teoria avrebbero dovuto essere versate.(29) In realtà gran parte delle somme

(28) F. Margiotta Broglio, "Marzo 1917: uno Stato per il Papa", *Limes, Rivista italiana di Geopolitica*, giugno-agosto 1993, p. 105-108. A commento dell'iniziativa del governo italiano si può essere d'accordo che "una simile eccessiva preoccupazione tradiva il nervosismo esistente nelle alte sfere della politica italiana. Non c'è da meravigliarsi che il Governo nutrisse forti sospetti nei confronti delle manovre di Benedetto XV e dei suoi rapporti con le potenze centrali. Il Governo in qualche modo era entrato in possesso del cifrario del Vaticano e leggeva regolarmente i messaggi del Papa". Padre R.A. Graham, "Il Vaticano e lo spionaggio", *Per Aspera ad Veritatem*, n. 4, gennaio-aprile 1996.

(29) La situazione economica del Vaticano aveva subito una forte scossa a causa della gestione del presidente del Banco di Roma Ernesto Pacelli, cugino in secondo grado del futuro papa Pio XII. Il Vaticano possedeva un'importante partecipazione del Banco: oltre a obbligazioni e valori pubblici italiani e stranieri, possedeva un quarto del capitale sociale, che all'epoca era di 200 milioni di lire. Pacelli si era avventurato nel finanziamento della guerra di Libia, che si dimostrò un pessimo affare, e nella sovvenzione alla Società Editrice Romana, che pubblicava diversi giornali nella penisola favorevoli al Vaticano. Alla fine il Banco di Roma arrivò sulla soglia del fallimento e il Vaticano dovette cedere tutte le sue azioni. Ernesto Pacelli si dimise il 5 settembre 1915, assumendosi un debito personale di 50 milioni di lire, che non avrebbe mai potuto pagare. Fu salvato da un'improvvisa amnistia. B. Lay, *Finanze e Finanzieri Vaticani fra l'800 e il 900. Da Pio IX a Benedetto XV*, Milano, Mondadori, 1979, p. 278-289.

serviva soprattutto per pagare le attività di spionaggio e di sovversione degli Imperi centrali. Dato che era una persona molto colta, con notevoli qualità diplomatiche, di ottima presenza e di buona compagnia, evidentemente il cardinale Della Chiesa finì per nutrire affetto e simpatia per il giovane sacerdote, tanto che finì per promettergli che se fosse stato eletto papa lo avrebbe fatto suo cameriere segreto.

La posizione di Gerlach era privilegiata e aveva ampie possibilità dal punto di vista operativo. Era però molto pericolosa e delicata: grazie al suo ruolo aveva praticamente accesso a quasi tutte le informazioni del papa. Era a conoscenza di tutti i segreti internazionali della Santa Sede, e poteva venire a conoscenza in anticipo di notizie di primaria importanza, come ad esempio la firma del patto di Londra del 26 aprile 1915. Sembra addirittura che in qualche caso abbia letto di nascosto la corrispondenza del papa, aprendo e richiudendo le buste.

Rudolf Gerlach oltre a fornire ai servizi di spionaggio degli Imperi centrali preziose informazioni militari, fu molto attivo nel finanziare e organizzare le spie che operavano in Italia, e organizzò anche l'acquisto di alcuni giornali che dovevano fare propaganda per gli austro-tedeschi. Sembra che tramite i prelati fornisse informazioni per il rifornimento dei sommergibili nelle acque del centro e basso Adriatico. In genere usciva dal Vaticano in un auto con le tendine abbassate, ma dopo la dichiarazione di guerra alla Germania dovette operare tramite il suo segretario, che però la polizia italiana ben presto individuò e sorvegliò con attenzione.

Alla fine del novembre 1914 Giacomo Vigliani, direttore generale della Pubblica Sicurezza, cominciò a indagare sul monsignore tedesco. Un primo rapporto non fornì molte notizie oltre a elementi comunemente conosciuti, se non che poteva "... essere incaricato di missioni speciali sia politiche sia ecclesiastiche presso nunzi apostolici e governi esteri". Ben presto però i vertici italiani si convinsero che il prelato tedesco era una spia molto pericolosa. Le prove furono trovate in alcune banche romane e in alcune lettere. Il vice questore Gasti ottenne dal giudice istruttore il permesso di controllare i conti del segretario di Gerlach. Scoprì così un consistente flusso di denaro proveniente da banche svizzere, e addirittura un assegno proveniente da Zurigo controfirmato dallo stesso prelato tedesco. Queste somme dovevano servire soprattutto per pagare uomini politici, giornalisti e altri prelati e per comperare alcuni giornali, tra cui *Il Messaggero*, *La Stampa*, *Il Secolo*, *Il Mattino* e fondare un nuovo periodico che doveva chiamarsi *Il Tempo*. In quest'ultimo affare erano coinvolti anche, come abbiamo detto, Bolo Pascià e Cavallini. Fra i giornalisti pagati dal

prelato bavarese circolarono anche i nomi di Edoardo Scarfoglio e di Matilde Serao. Quanto alle lettere, ne furono trovate una diretta al barone Stockhammern, una a Gerhard Ritter, ministro bavarese presso il Vaticano, e una a Matthias Ezberger, capo del partito cattolico tedesco.(30) Gli investigatori erano convinti che Gerlach fosse anche implicato nell'affondamento del *Brin* e del *Leonardo da Vinci*.

Ma il papa teneva troppo al suo protetto, che per non essere arrestato non usciva dalle mura vaticane, e intervenne presso il governo italiano. Il presidente del consiglio Paolo Boselli, tramite il barone Carlo Monti, che teneva i rapporti fra l'Italia e il Vaticano, aveva chiesto di comperare tutte le campane vecchie o fuori uso che giacevano a migliaia in moltissime parrocchie. Queste dovevano servire a incrementare la produzione delle artiglierie per l'Esercito. Benedetto XV non si oppose, ma chiese che in cambio monsignor Gerlach non venisse arrestato e processato. L'intesa fu immediata. Gli altri imputati coinvolti nello scandalo erano stati arrestati all'inizio del gennaio 1917 e la sentenza era attesa per la metà di giugno. Ma il 6 gennaio Rudolph Gerlach, fornito di un passaporto svizzero, fu accompagnato da un commissario di Pubblica Sicurezza sino al confine con la vicina confederazione.

Il Servizio informazioni della Germania

Molto modeste sono invece le notizie sull'organizzazione della Germania imperiale, forse anche a causa della dissoluzione delle forze armate tedesche dopo la sconfitta del 1918. In linea di massima si sa che concorrevano a formare il Servizio Informazioni (*Nachrichtendienst*) quattro organi principali: l'Ufficio del Grande Stato Maggiore e gli uffici del ministero degli Esteri, del ministero della Marina e del ministero dell'Interno. Un altro contributo sostanziale veniva inoltre dalla sezione politica del ministero della Difesa Nazionale. Comunque è certo che l'organizzazione dello spionaggio tedesco era intricatissima e aveva una dimensione gigantesca: era praticamente presente in quasi tutto il mondo.(31)

Bisogna a questo punto precisare che l'azione dello spionaggio austro-

(30) A. Paloscia, *Benedetto* ..., cit. p. 131.

(31) Comando Supremo dell'Esercito, Servizio Informazioni, *Note sullo spionaggio tedesco in Europa*, Città di Castello, giugno 1917, p. 11-13.

tedesco si svolgeva, oltre che nelle zone del fronte dove avvenivano gli scontri fra i due eserciti, e che era di natura strettamente militare, anche nel territorio nemico, dove seguiva due strategie distinte. L'attività austriaca era diretta a ottenere informazioni militari, ma soprattutto a compiere, come abbiamo visto, operazioni di sabotaggio soprattutto su obiettivi di carattere bellico.

La Germania invece aveva varato un impressionante programma di portata mondiale diretto a destabilizzare tutte le regioni che contrastavano o combattevano il dominio e il controllo economico dei paesi dell'Intesa (Gran Bretagna, Francia e Impero russo). Il piano tedesco prevedeva un'azione politica nelle colonie dell'impero britannico o nei paesi sotto l'influenza anglo-sassone dove esistevano movimenti indipendentisti per spingerli alla rivolta. La stessa strategia era prevista contro la Francia, mentre la Russia presentava molte possibilità sul fronte interno. Sarebbe stato infatti abbastanza facile suscitare o appoggiare insurrezioni delle numerose nazionalità che facevano parte di quell'impero.

L'attuazione di questa strategia ebbe inizio subito dopo lo scoppio della guerra. Non si trattava di un'iniziativa improvvisata ma dell'applicazione di una convinzione dello stesso Guglielmo II e il proseguimento di una politica iniziata già nel 1895. Il kaiser era convinto che la Germania si sarebbe elevata al rango di potenza mondiale con il contemporaneo crollo dell'impero britannico. Teorizzava pertanto, ispirato sia dal ministero degli Esteri sia da diversi suoi esperti, l'indipendenza di molte regioni dell'impero britannico, tra cui in primo luogo le regioni di religione mussulmana, l'India e l'Egitto. "I britannici" – sosteneva l'imperatore tedesco – "devono essere consapevoli che la guerra con la Germania significherebbe la perdita dell'India e con ciò la guerra mondiale". Già nel 1898 in un suo famoso discorso tenuto a Damasco l'8 dicembre cominciò ad atteggiarsi a protettore del mondo mussulmano.(32)

La politica di sovversione dei popoli islamici non era sostenuta soltanto dal kaiser ma anche da tutta la politica ufficiale tedesca. Le iniziative di attaccare l'Intesa anche su questo fronte furono avviate dal ministero degli Esteri in collaborazione con il dipartimento politico presso lo stato maggiore. I principali promotori delle iniziative sovversive furono il

(32) Dalle memorie del principe Karl von Bülow, dal 1897 segretario di stato agli Esteri e cancelliere del Reich dal 1900 al 1909, citato in F. Fisher, *Assalto al potere mondiale. La Germania nella guerra 1914-1918*. Torino, Einaudi, 1965, p. 135.

cancelliere Theobald von Betham Hollweg, il segretario di stato Gottlieb Jagow e il sottosegretario di stato Arthur Zimmermann. L'attuazione di questo programma aveva comportato la creazione di un'organizzazione complessa ma molto bene impostata con dirigenti di alto livello. Tra di loro il sempre presente e vulcanico Matthias Erzberger, che si occupava dell'Agenzia informazioni per lo sviluppo esterno, creata all'inizio della guerra per sviluppare la propaganda tedesca all'estero.

Già qualche giorno prima dello scoppio della guerra, il 30 luglio 1914, il kaiser rilanciò i suoi ambiziosi progetti, affermando in una sua nota che " ... i nostri agenti devono accendere l'intero mondo maomettano a una rivolta selvaggia contro questo odiato, menzognero e perverso popolo di mercanti; perché se noi avremo a dissanguarsi, l'Inghilterra dovrà perdere almeno l'India".(33) Infatti era anche progettata una rivolta di ampia portata nella più importante colonia britannica, che fra l'altro avrebbe obbligato, si sperava, la Royal Navy a trasferire una parte della flotta dal Mare del Nord all'Oceano Indiano.

Questa visione era energicamente sostenuta anche dal capo dello stato maggiore generale, Helmuth Joannes von Moltke, e dal suo stato maggiore. In due lettere del 2 e del 5 agosto 1914, dirette al ministero degli Esteri, il generale ribadì con decisione che era "... della massima importanza ... l'insurrezione dell'India e dell'Egitto, ma anche del Caucaso. Il trattato con la Turchia metterà il Ministero degli Esteri in grado di realizzare questo proposito e di eccitare il fanatismo dell'Islam". Il movimento terrorista, che aveva sempre tenuto in ansia il governo coloniale, era stato molto attivo in India, ma prima del 1914 aveva perso gran parte della sua forza. Scoppiata la guerra, il terrorismo riprese con maggiore violenza, specie nel Punjab, dove i rivoltosi speravano proprio nell'aiuto tedesco.(34) Era previsto che sarebbe intervenuto anche l'emiro dell'Afghanistan, che non vedeva l'ora di invadere l'India.

Era previsto il coinvolgimento di molti altri paesi, e l'organizzazione centrale aveva un ufficio con un funzionario di rilievo per ogni diversa nazione delle regioni orientali sia di fede mussulmana sia per la Russia, l'Ucraina e i paesi Baltici. Fu tentata anche un'alleanza con la Persia, ma la cosa non andò a buon fine perché questa pretendeva una dichiarazione di garanzia molto impegnativa dal punto di vista sia politico sia economico.

---

(33) F. Fisher, *op. cit.*, p. 135.

(34) P. Spear, *Storia dell'India*, Milano, Rizzoli, 1970, p. 441.

L'idea era quella di sabotare infrastrutture russe, come la ferrovia transiberiana, e di mettere fuori uso i pozzi petroliferi persiani e le raffinerie di Abadan.

Il 2 agosto la Germania concluse l'alleanza con la Turchia, che fra i diversi obiettivi prevedeva anche la proclamazione della guerra santa per tutti i mussulmani, che il sultano, nonostante entrasse nel conflitto solo nell'ottobre seguente, dichiarò immediatamente. Fu senza indugio varato un piano per provocare l'insurrezione della popolazione e dell'esercito egiziano, l'attacco al Canale di Suez sino ad arrivarne alla chiusura, e la distruzione di opere idrauliche, ponti, ferrovie e le installazioni portuali di Suez, Alessandria e Porto Said. Ma di fronte alle difficoltà militari i turchi si spaventarono, e la Gran Bretagna fece una contro mossa, spostando nella zona più delicata una parte più affidabile di alcune unità dell'esercito anglo-indiano.

Per attaccare il Canale e l'Egitto, l'attenzione tedesca allora si spostò sui senussi della Libia, ma senza successo. Fu presa di mira anche l'Arabia (Saudita), dove la politica e le armi britanniche, nonché le avventurose imprese del famoso Lawrence d'Arabia, fecero registrare la sconfitta dei piani tedeschi.(35)

Per quanto riguarda il Nord Africa, che allineava praticamente tutte colonie francesi, il proposito tedesco era quello di appoggiare le aspirazioni di porre fine alla dominazione della Francia e di ottenere l'indipendenza. Anche in Marocco i tedeschi ritenevano di ottenere un buon successo, visto i buoni rapporti esistenti già da prima della guerra.

Gli unici paesi dove la strategia germanica riuscì ad avere un qualche successo furono l'Irlanda e la Russia. Nel primo si può dire che i tedeschi giocavano in casa, perché il movimento insurrezionale contro l'Inghilterra risaliva ai secoli precedenti, e pochi anni prima della guerra si era arrivati quasi alla lotta armata aperta. Non è chiaro quale influenza abbia avuto l'azione sovversiva germanica, ma sicuramente il momento di svolta si verificò a guerra inoltrata, quando dagli Stati Uniti giunse a Berlino, forse chiamato dai vertici tedeschi, sir Roger David Casement, ex deputato ed ex diplomatico irlandese. Questi si rese conto che i tedeschi non intendevano sostenere con determinazione il movimento indipendentista irlande-

(35) Il suo nome completo era Thomas Edward Lawrence. Nato nel Galles nel 1888, durante la guerra fu ufficiale del Military Intelligence Office, e fu inviato al Cairo con l'incarico di organizzare una rivolta araba contro i turchi. Morì nel 1935.

se. Perciò tornò in Irlanda con un sommergibile che doveva scortare un piroscafo con un carico di armi. Il mercantile fu intercettato dai britannici, e Casement fu catturato, condannato a morte e impiccato. La situazione in Irlanda era ormai di notevole gravità, e nel 1916 raggiunse il suo apice nella rivolta chiamata, per il giorno in cui ebbe inizio, la "Pasqua di sangue". Seguì poco dopo la proclamazione della repubblica.

Nell'impero russo lo stato di cose era molto più drammatico e complesso. In particolare, il fallimento della rivoluzione del 1905-1906 aveva provocato una vasta emigrazione di rivoluzionari in tutta Europa. Sin dai primi giorni di guerra il governo tedesco prese contatto con i rappresentanti più influenti per organizzare movimenti sovversivi nell'impero degli zar. Particolarmente importanti furono i rapporti con i rivoluzionari socialisti, fra cui Alexander Hephand e Vladimir Ilic Ulianov, meglio conosciuto con il nome di Lenin.

All'inizio i responsabili tedeschi non sapevano come orientarsi fra le diverse correnti rivoluzionarie russe. Nel settembre 1915 il ministero degli Esteri finì per orientarsi verso le forze dell'estrema sinistra guidate da Lenin, perché era l'unico rivoluzionario russo disposto a concludere una pace separata con la Germania. Lenin, che viveva a Zurigo, fu ampiamente finanziato dalle casse tedesche, e sempre grazie all'aiuto dei vertici germanici, compreso il generale Erich Ludendorff e il deputato cattolico Mathias Erzerberger, riuscì a raggiungere nell'aprile 1917 Pietroburgo, via Germania, Svezia e Finlandia. Gli avvenimenti successivi e la rivoluzione di ottobre che seguirono e nei quali Lenin svolse un ruolo di primo piano sono ampiamente noti.

Per finanziare queste operazioni il governo tedesco istituì un "Fondo speciale per la propaganda e le missioni speciali", che sino al gennaio 1918 devorrà 382 milioni di marchi. Di questi furono destinati a Erzberger 11 milioni per le sue attività propagandistiche, e dieci milioni per ciascun paese per la propaganda negli Stati Uniti, in Spagna e Italia. Oltre ad altri stati furono destinati al Marocco 27 milioni, alla Persia 68 milioni e all'Afghanistan 10 milioni. Per la Russia fu stanziato il 10 per cento dell'intera spesa, per circa 40,6 milioni di marchi. Con parte di questa somma Lenin fondò il suo giornale, la *Pravda*.

Non si salvarono nemmeno gli Stati Uniti. Benché questo paese non fosse ancora in guerra né appoggiasse il fronte anglo-sassone, come fece nel 1939-1941, gli agenti tedeschi in Messico fecero di tutto perché questo dichiarasse guerra alla repubblica nord-americana, in modo il governo di Washington non potesse intervenire nella guerra europea. I maneggi

germanici furono scoperti grazie al famoso telegramma del ministro degli Esteri tedesco Arthur Zimmerman, spedito al rappresentante tedesco in Messico il 19 febbraio 1917 e intercettato e decrittato dai servizi di informazione della Marina britannica.(36)

Ma in generale i risultati furono molto al di sotto delle aspettative e degli sforzi compiuti in così numerose e vaste aree. Il caso della Russia non può essere considerato un successo della sovversione germanica, perché i primi movimenti insurrezionali erano iniziati già negli ultimi anni del secolo precedente e da quasi un ventennio il paese era in forte fibrillazione.

L'errore principale fu che senza dubbio "il governo tedesco sopravvalutò notevolmente le possibilità della Germania e dei suoi alleati, commettendo l'errore fatale di sottovalutare la capacità di resistenza degli avversari".(37)

Il Servizio informazioni dell'Austria-Ungheria

L'Austria contava un'antica tradizione in questo campo. Il primo ufficio informazioni risale ai primi decenni del '700, e il 22 dicembre 1850 fu creato, all'interno del quartier generale dell'Esercito, l'Evidenzbureau, un ufficio che con i suoi agenti doveva operare in maniera autonoma. Aveva compiti essenzialmente difensivi, cioè si occupava quasi soltanto della situazione interna, dato le numerose etnie e movimenti sovversivi che operavano nell'impero austro-ungarico. Allo scoppio della guerra aveva un'organizzazione ben strutturata ed efficiente. Capo dell'Evidenzbureau dal maggio 1914 era il colonnello Oskar von Hranilovic-Czvetassin, sostituito alla fine del 1917 dal colonnello Maximilian Ronge, autore di un libro di memorie, a nostro avviso non molto attendibile per il suo tono un po' troppo trionfalistico.(38)

---

(36) Il telegramma è "... considerato un'altra manifestazione della rozzezza che caratterizzò la diplomazia tedesca prima della guerra". R. Albrecht-Carriè, *Storia diplomatica dell'Europa. Dal congresso di Vienna ad oggi*, Rocca San Casciano, Cappelli, 1970, p. 464 e nota 44.

(37) F. Fisher, *op. cit.*, p. 147, e G. Ritter, *I militari e la politica nella Germania moderna. La prima guerra mondiale e la crisi della politica tedesca.* Torino, Einaudi, 1973, p. 520 e 567 nota 3.

(38) M. Ronge, *Spionaggio*, Napoli, Editrice Tirrena, 1930.

Nel 1862 anche l'Imperial-Regia Marina iniziò a raccogliere informazioni che potevano essere utili per la lotta navale. L'organizzazione prese il nome di "Ufficio per la descrizione delle coste", che nel 1900 divenne l'Evidenzbureau della Marina. Durante tutta la guerra fu guidato dal cap. vasc. Peter Risbek von Gleichenheim e, già dal 1906, responsabile del settore informazioni era il cap. corv. Rudolph Mayer.

Nel 1902 gli uffici da Vienna furono spostati a Pola, base principale della flotta austro-ungarica, dove esisteva una potente stazione radiotelegrafica con la quale non solo erano in grado di trasmettere a grandi distanze ma anche di intercettare il traffico radio del nemico. Gli austriaci erano molto avanti in questo settore, e ancora prima del 1914 erano in grado decifrare gran parte dei codici italiani.(39) Naturalmente al primo posto c'erano i messaggi della Marina italiana.

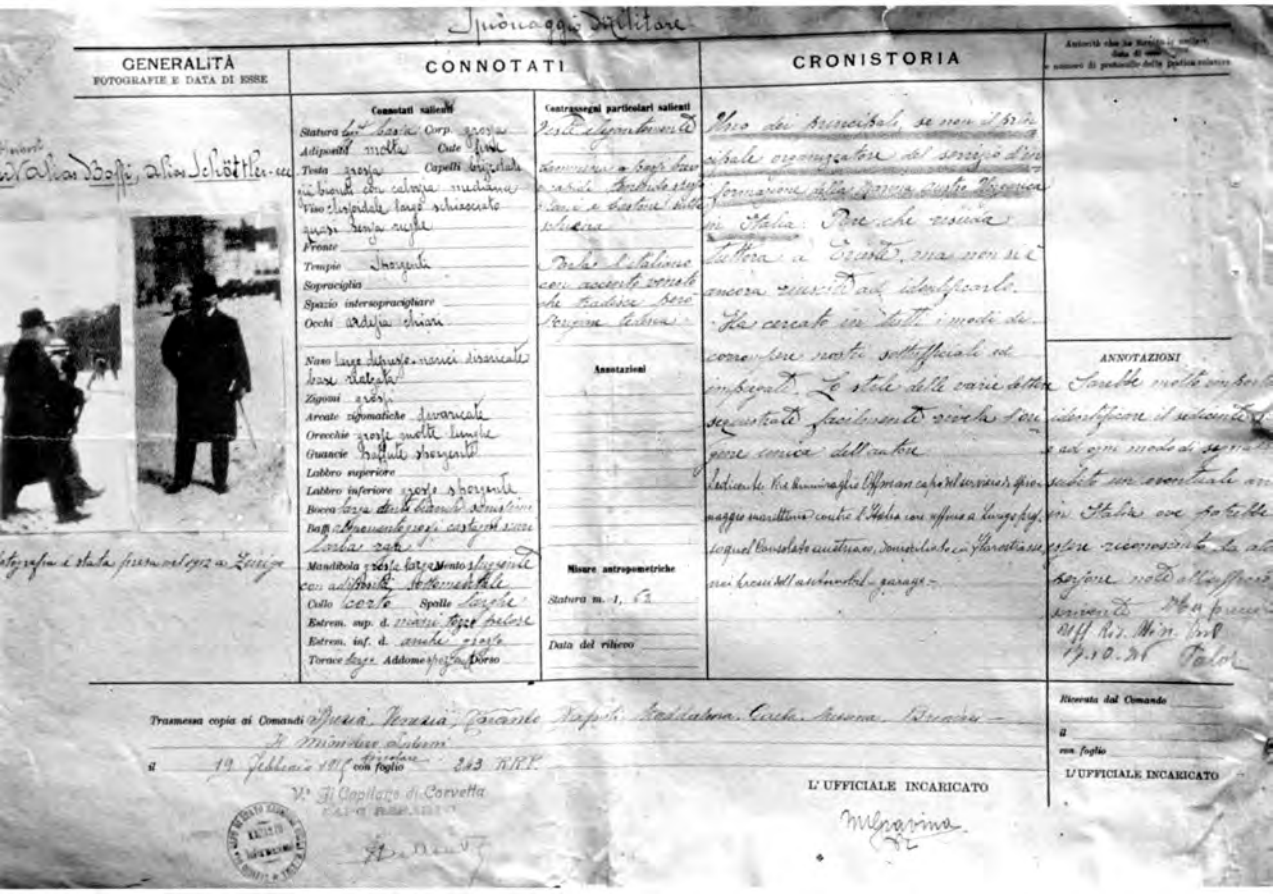
Allo scoppio della guerra l'ufficio di Pola fu spostato a Trieste, e subito dopo Mayer si trasferì a Zurigo, un luogo che permetteva una migliore osservazione sull'Italia e sulla Francia, e da dove poteva più agevolmente organizzare e guidare lo spionaggio austro-ungarico in primo luogo contro l'Italia, e l'operazione di sabotaggio nel nostro paese, soprattutto contro la Marina.

L'Austria contava anche sull'appoggio di alcuni importanti gruppi militari della confederazione elvetica, che grazie alla loro posizione erano in grado di fornire diverse informazioni sulla situazione militare italiana.

Negli anni precedenti la guerra i rapporti italo-svizzeri non avevano registrato miglioramenti di un qualche valore. Alcuni circoli elvetici, diversi ambienti militari e molti giornali, specie della Svizzera tedesca, dimostrarono apertamente la loro ostilità contro l'Italia, che veniva anche accusata di avere mire espansionistiche sul Canton Ticino. Il punto più delicato era che l'Italia non riconosceva la neutralità della Svizzera, forse anche perché non aveva firmato il relativo trattato del 1815 (e chiaramente non avrebbe potuto farlo). Ma in un incontro a Salisburgo della Triplice dell'ottobre 1913 fu ribadito l'impegno di rispettare la neutralità della Svizzera e che questa avrebbe osservato la più stretta neutralità.(40) L'assicurazione fu quindi confermata con uno scambio di note ufficiali tra il

(39) A. Pethö, *I servizi segreti dell'Austria-Ungheria*, Gorizia, Editrice Goriziana, 2001, p. 172-175.

(40) A. Rovighi, *Un secolo di relazioni militari tra Italia e Svizzera 1861-1961*, Roma, Ufficio Storico dell'Esercito, 1987, p. 132-140.


Segnalamento Militare

GENERALITÀ
FOTOGRAFIE E DATA DI ESSE

CONNOTATI

CRONISTORIA

ANNOTAZIONI

Trasmessa copia ai Comandi

L' UFFICIALE INCARICATO

Ricevuta dal Comando

L'UFFICIALE INCARICATO

Scheda segnaletica riservatissima dell'Ufficio Centrale di Investigazione (UCI) sul comandante Mayer, alias Sbaffi, alias Breier... Le foto furono probabilmente scattate dal commissario Giovanni Gasti nel 1912 sul piazzale della stazione di Zurigo. Se ne deduce che Mayer fosse conosciuto dalla polizia italiana, ma i nostri servizi d'informazione non furono in grado di capire quale fosse il suo ruolo. Gasti utilizzò una macchina fotografica 6x4,5 Thisciograph con obiettivo Zeiss Tessar 1: 4,5 del costo di 254 Lit, su due lastre Lumière Sigma del costo di lire 2,50 Lit. Il tutto comperato dalla ditta Gino Sbisà di Firenze. (Fattura del 27-9-1912 alla Scuola di Polizia Scientifica di Roma)

governo italiano e quello svizzero nel corso del mese di agosto 1914.(41) Ma così non fu.

Già fra il 1907 e il 1908 lo stato maggiore generale svizzero aveva av-

(41) *Ibidem*, p. 143, e Ministero degli Affari Esteri, *I Documenti Diplomatici Italiani,* Quinta Serie 1914-1918, vol. I, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1954, documenti n. 72, 339, 454 e 510.

viato colloqui con gli analoghi organismi austriaco e tedesco per ipotizzare una collaborazione nel caso di violazione dei propri confini da parte di una nazione straniera, che chiaramente non poteva essere che l'Italia. Fu concluso un accordo per lo scambio di informazioni fra i rispettivi servizi di informazione. Particolarmente importante fu il contributo del servizio svizzero nei confronti dell'Austria, con la quale da tempo i rapporti erano privi di attriti. Da allora il capo del settore spionaggio, colonnello Karl Egli, consegnò regolarmente e di nascosto rapporti informativi all'addetto militare austriaco. Analogo scambio fu attuato con i tedeschi. Allo scoppio della guerra fu nominato comandante supremo dell'Esercito il colonnello Ulrich Wille, noto per le sue simpatie per la Germania e per aver sposato una nipote del vecchio cancelliere Otto von Bismarck.(42)

Ma, come si dice, il diavolo fa le pentole ... e l'addetto militare francese riuscì ad avere una copia dei bollettini forniti agli austriaci. L'ambasciatore francese di conseguenza protestò con il governo svizzero per violazione della neutralità. La vicenda finì naturalmente sui giornali e prese il nome di "scandalo del colonnelli". I responsabili, i colonnelli Karl Egli e Moritz von Wattenwyl, rispettivamente sottocapo di stato maggiore dell'Esercito e capo della sezione notizie dello stato maggiore generale, furono sospesi e processati alla fine del 1915. Come sempre succede in questi casi il procedimento fu una farsa, e i due furono condannati soltanto per "violazione colposa della neutralità" e congedati dall'Esercito con tutti gli onori.(43)

Il 17 dicembre 1915 l'addetto militare a Berna, colonnello William von Einem, fu costretto a comunicare al suo comando che lo stato maggiore svizzero aveva sospeso l'invio di informazioni. Ma ben presto la collaborazione tra i due servizi ricominciò e andò avanti regolarmente per tutta la guerra.

L'operazione Zurigo

Il comandante Mayer una volta a Zurigo si installò nell'edificio del consolato e, come copertura, assunse la carica di vice-console. Il capitano di corvetta era un uomo di una bravura e di un'astuzia assolutamente fuori del comune. Ma l'ufficiale austriaco era anche una persona molto riservata e misteriosa. In Italia la sua identità durante la guerra non fu mai appurata con

(42) A. Pethö, *op. cit.*, p. 48 sg.

(43) *Ibidem.*, p. 57, e P. Schubert, *Die Tatigkeit des k.u.k. Militarattachès in Bern wahrend des Ersten Weltkrieges*, Osnabruck, Biblio Verlag, 1980, p. 56-60.

certezza. Per molto tempo si pensò che ai vertici ci fossero due persone: il vice-ammiraglio Hoffman, che dirigeva lo spionaggio austriaco, e un suo aiutante di nome Meyer o Mayer, non molto ben individuato. Mayer, piccolo di statura, piuttosto robusto, con due bei baffoni, era un uomo attivissimo e agiva in assoluta segretezza, senza informare gli altri responsabili austriaci della delegazione di Zurigo. Evitò accuratamente di chiedere informazioni e suggerimenti al console generale, Ernst Maurig von Sarnfeld,(44) che ormai viveva da tempo nella città svizzera, e sviluppò le sue operazioni senza nessun collegamento con l'organizzazione dell'Esercito, guidata dall'addetto militare a Berna colonnello William von Einem, che doveva anche gestire i problematici rapporti con gli ufficiali svizzeri che collaboravano con lui.

La figura dell'addetto militare austro-ungarico presentava una curiosa dicotomia: gli ufficiali destinati a questo incarico avevano il divieto dell'imperatore Francesco Giuseppe di svolgere attività di spionaggio, ma venivano addestrati, selezionati e presentati per la nomina all'imperatore proprio dall'Evidenzbureau dell'Esercito e della Marina. Non solo, ma molti di essi avevano prestato servizio all'ufficio informazioni. Gli attaché di nuova nomina prima di partire dovevano giurare al capo dell'Evidenzbureau di rispettare questa regola.(45) Che poi in pratica fu largamente dimenticata, tanto che il colonnello von Einem svolse il ruolo di capo del servizio informazioni dell'Esercito in Svizzera.

Mayer, che intendeva agire in assoluta indipendenza, finì perciò per entrare in conflitto con entrambi. È chiaro che l'interferenza di von Einem era molto forte, e unita al malcontento di von Sarnfeld infastidiva in misura notevole il comandante. Per queste ragioni e per lavorare con maggiore autonomia, il 13 aprile 1916 Mayer trasferì i suoi uffici dal consolato austriaco al primo piano di un'elegante palazzina al numero 69 della Bahnhofstrasse all'incrocio con la Seidengasse, dove al piano terra era la sede della Schoop & Rauch Bank (ancora oggi è nelle stesse condizioni dell'epoca, ma gli uffici austriaci sono ora occupati da una banca giapponese).(46)

La Svizzera era ormai diventata da tempo il centro dello spionaggio internazionale, pullulava di spie di tutti i paesi, e il governo di Berna era sfacciatamente favorevole ai tedeschi, anche perché temeva un'invasione

(44) Il console era nato a Vienna nel 1860, e morì a Zurigo nel 1919. Nel 1899 fu console generale a Calcutta, nel 1909 a Varsavia, e nel 1911 ricoprì lo stesso incarico a Zurigo.

(45) A. Pethö, *op. cit.*, p. 23 sg.

(46) P. Schubert, *op. cit.*, p. 229.

La fotografia e la firma sul passaporto di Rudolf Mayer alla data del 26 giugno 1915.

da parte dell'Italia. Soggiornavano in Svizzera anche numerosi fuoriusciti, imboscati, affaristi, disertori di tutte le bandiere, anarchici, socialisti di varie correnti, delinquenti e intriganti di tutti i generi, fra cui chiaramente numerosi italiani. Molto nutrita la colonia italiana di Zurigo, che gravitava attorno a una cinquantina di ristoranti e locali di diverso tipo, alcuni gestiti da connazionali, la maggior parte situati nell'Ausser Sihl, il quartiere popolare di Zurigo. I più frequentati erano il "Café des Italiens", il "Café Pilatus", l'"Europa" e la "Grünenbaum", una bettolaccia vicino alla stazione.(47)

Il comandante Mayer, che fra i suoi collaboratori aveva un tedesco di nome Franz Schneider (che aveva conosciuto Mussolini quando era vissuto in Svizzera) e l'italiano Giuseppe Gaeta, già dipendente del consolato austriaco di Napoli che aveva rinunciato alla cittadinanza italiana per assumere quella austriaca, in questo grande mare di persone equivoche pescava senza difficoltà le sue spie. Una delle trovate più singolari di Mayer

(47) N. Sales, *Il colpo di Zurigo*, Trieste, Borsetti Editore, 1951, p. 117 sg.

era di far agire due gruppi contemporaneamente per compiere la stessa operazione, tenendo all'oscuro ciascun gruppo dell'esistenza e dell'attività dell'altro.

In Italia si brancolava nel buio e, benché si sapesse che molti episodi dovevano essere attribuiti allo spionaggio austriaco, i nostri servizi non riuscivano a capire da dove veniva la minaccia e a prendere le opportune contromisure. Come sempre, nei nostri servizi d'informazione esisteva una grande confusione e non vi era nessun coordinamento. Come se non bastasse, il ministro degli Interni Vittorio Emanuele Orlando, dal quale dipendeva anche l'Ufficio Centrale Investigativo, che si occupava del controspionaggio in Italia, fu investito da violente critiche di favoritismo nei confronti degli stranieri, soprattutto dei tedeschi, e di eccessiva condiscendenza verso i socialisti e i cosiddetti disfattisti contrari alla guerra. Alla fine, nell'estate del 1917 Orlando fu costretto a chiedere a Enrico Corradini, capo di gabinetto, e a Giacomo Vigliani, direttore delle Pubblica Sicurezza, di dare le dimissioni. I due incolpevoli funzionari, in sostanza fecero da capri espiatori.

Dopo l'affondamento del *Benedetto Brin* fu naturalmente istituita una commissione d'inchiesta per scoprire i motivi del gravissimo incidente. Ma nonostante le minuziose indagini non si riuscì a individuare la causa dell'esplosione: furono escluse tutte le possibilità, compresa quella di un'esplosione spontanea (autocombustione). Addirittura, un ingegnere del ministero della Marina in una lettera al ministero dell'Interno escluse il sospetto di sabotaggio affermando che "... si hanno gli elementi necessari per escludere in modo assoluto l'azione di agenti esterni".(48) Mai affermazione fu più sbagliata, perché come vedremo si trattò di un attentato eseguito da sabotatori italiani.

La più interessata a svelare i misteri dello spionaggio nemico era chiaramente la Marina italiana, non solo per gli attentati, ma anche perché era convinta che le spie austriache svolgessero un'altra attività assai pericolosa, cioè che segnalassero ai sommergibili nemici i movimenti delle navi, militari e mercantili.

Dopo la tragica perdita del *Leonardo da Vinci*, la Marina non poteva sopportare che il nemico continuasse a svolgere una così intensa attività di sabotaggio con un così elevato numero di successi: era assolutamente necessario estirpare la rete di agenti nemici in Italia. Bisognava indivi-

(48) A. Paloscia, *Benedetto* ..., cit. p. 54.

duarli, arrestarli e punirli duramente, tenendo presente che sicuramente molti erano italiani. Il servizio informazioni della Marina si mise pertanto all'opera varando un progetto molto ambizioso che intendeva stroncare ogni attività di spionaggio in Italia.

Il servizio informazioni della Marina, il IV reparto dello stato maggiore – comandato prima dal cap. corv. Marino Laureati e poi (dal giugno 1916 al maggio del 1918) dal cap. vasc. Ugo Conz – e l'UCI non erano per nulla convinti che i servizi austriaci fossero estranei all'episodio. Inoltre il IV reparto si convinse che il centro dell'organizzazione non poteva essere in Italia. I sospetti erano diretti sulla Svizzera, un'isola di pace in un mare in tempesta dato che tutti i paesi confinanti erano in guerra. Le fila delle organizzazioni di spionaggio di tutti i paesi convergevano sulla confederazione. Inoltre per cultura, lingua, tradizione e vicinanza, Zurigo era la città dove i tedeschi e gli austriaci si trovavano come a casa loro.(49)

Dopo un anno dall'entrata in guerra dell'Italia, la Marina non aveva ancora pensato di istituire un ufficio informazioni in Svizzera, dove tutti i paesi belligeranti operavano già da molto tempo e da dove anche l'UCI riteneva partissero le operazioni di sabotaggio e spionaggio contro l'Italia. Il IV reparto decise così di rimediare a questa "dimenticanza". All'inizio del maggio 1916 fu inviato a Berna il cap. corv. Pompeo Aloisi, ufficialmente come "conseiller detaché", per organizzare un servizio di controspionaggio contro l'Austria. Aloisi andò ad abitare all'hotel "Bellevue", che insieme al

(49) Per tutta questa parte abbiamo utilizzato due fonti inedite, e cioè la memoria scritta da Pompeo Aloisi tra il febbraio e l'aprile 1937, una copia della quale ci è stata messa gentilmente a disposizione dal nipote di Aloisi, Francesco Aloisi, che nel 1993 (quando ci ha fornito il documento) era un altissimo funzionario del ministero degli Esteri. Inoltre abbiamo avuto dal figlio di Stenos Tanzini un voluminoso documento, che il sottufficiale della Marina scrisse dopo la seconda guerra mondiale alla fine degli anni Cinquanta. Non abbiamo potuto citarlo nelle note perché le pagine non sono numerate. Abbiamo poi avuto dalla Lega Nazionale di Trieste il testo di una conferenza tenutasi a Trieste il 21 maggio 1981, redatto dall'allora tenente Ugo Cappelletti, e i ricordi di Remigio Bronzin (che incontreremo tra breve), citati nel libro di Sales. Purtroppo le quattro memorie differiscono tra loro in molti punti, e non tutti gli episodi salienti sono riportati. Abbiamo perciò dovuto decidere quali fossero i passi più autorevoli. Comunque la più precisa e circostanziata è quella di Bronzin. Abbiamo avuto anche a disposizione numerosi documenti dell'Ufficio Centrale Investigativo esistenti presso l'Archivio Centrale dello Stato. Poiché si tratta di una voluminosissima documentazione citeremo solo alcuni documenti.

"Bernerhof Hotel", ospitava gli agenti di tutti i servizi di informazione dei paesi in guerra.(50)

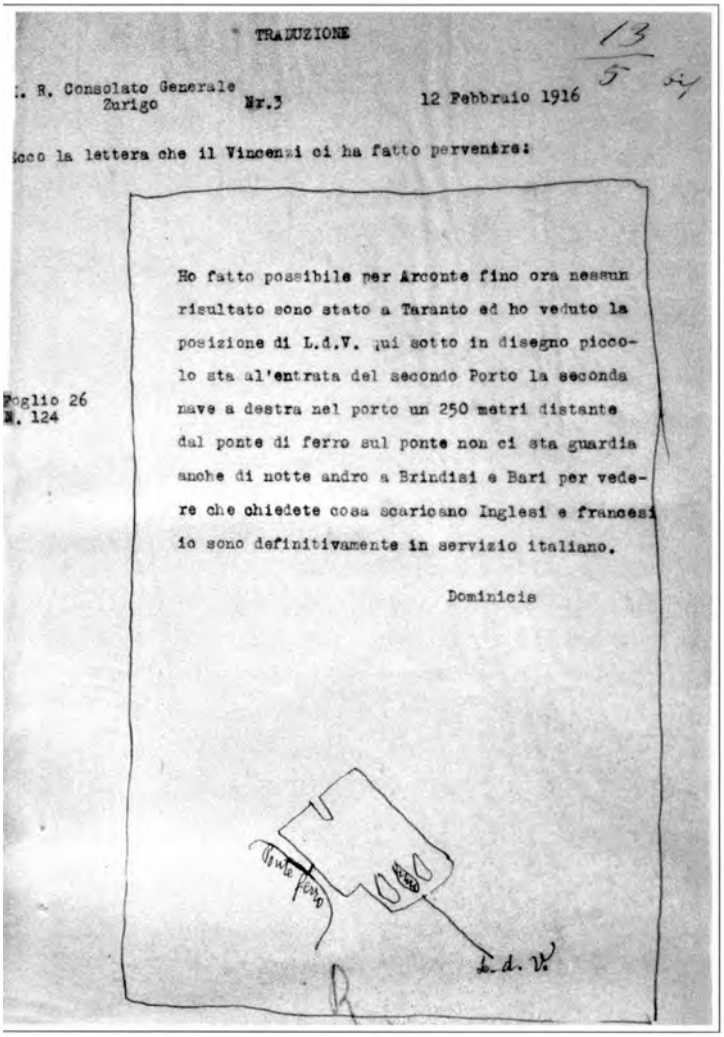
Allo stesso tempo l'UCI era decisamente convinto che ci fosse lo zampino dell'Evidenzbureau austriaco, e decise di infiltrare qualche informatore nell'organizzazione nemica. Tra le persone che occasionalmente circolavano negli uffici del ministero degli Interni alcuni si offrirono per la pericolosa missione. Furono scelti l'avvocato Archita Valente e il commerciante di frutta napoletano Enea Vincenzi. Il primo si dichiarava socialista rivoluzionario e pacifista, ma faceva il doppio gioco per l'Austria e già da tempo era informatore dell'ufficio affari riservati. Non ebbe grande parte nel colpo di Zurigo, ma frequentò regolarmente il barone Stockhammern a Lucerna facendo da collegamento con monsignor Gerlach. Fu scoperto, processato e condannato all'ergastolo per tradimento il 23 giugno 1917. Morì nel novembre dell'anno successivo nel carcere di Avellino. Enea Vincenzi fu arruolato nel novembre 1915, presentato dal commissario di Pubblica Sicurezza Ernesto Cimmaruta, al quale aveva confessato di essere stato avvicinato da agenti austriaci che gli avevano proposto di recarsi a Zurigo per mettersi al servizio del comandante Mayer.

Fu deciso che Vincenzi avrebbe fatto il doppio gioco, e nel gennaio 1916 fu inviato a Zurigo. Qui incontrò Mayer, che gli promise un bel po' di soldi e lo incaricò di organizzare operazioni di sabotaggio. Dopo tre mesi Vincenzi comunicò a Roma che ormai era sicuro di avere la completa fiducia del comandante austriaco ma che doveva presentare una proposta concreta. D'accordo con la Marina e con l'UCI, alla fine di aprile Vincenzi scrisse, a un indirizzo di copertura, una lettera a Mayer con la quale comunicò che aveva trovato i mezzi e le persone per minare la corazzata

(50) Pompeo Aloisi, nato a Roma nel 1875, entrò in Marina e raggiunse il grado di tenente di vascello, ma nel 1902 si dimise ed entrò in diplomazia. Fu addetto di legazione all'ambasciata di Parigi. Nel dicembre 1904 fu nominato anche addetto navale, e nel 1914 consigliere di legazione. Rientrò nella Marina nel 1915 con il grado di capitano di corvetta. Dopo l'esperienza in Svizzera, finita la guerra ricoprì diversi importanti incarichi in diplomazia, tra cui ambasciatore a Tokyo ed Ankara. Fu quindi capo di gabinetto al ministero degli Esteri e rappresentante italiano alla Società delle Nazioni, dove svolse un ottimo lavoro in occasione della crisi etiopica del 1935-1936. Dopo la nomina di Galeazzo Ciano a ministro degli Esteri, nel giugno 1936, cessò la sua attività diplomatica. Fu nominato senatore nel 1939, e durante la seconda guerra mondiale rientrò, su sua domanda, in Marina con il grado di contrammiraglio ed ebbe il comando di una sezione della difesa costiera. Morì a Roma nel 1949.

Leonardo da Vinci. L'esplosivo sarebbe stato portato a bordo dentro un cesto di frutta, ma i suoi complici volevano vedere prima il denaro, che doveva essere pronto in Italia in un luogo sicuro. Mayer rispose prontamente, assicurando il pagamento e fissando l'esecuzione per il 10 giugno. In una seconda comunicazione spostò la data al 4 agosto.

Ma sappiamo che la corazzata invece saltò in aria due giorni prima, il 2 agosto: un'altra beffa dell'abile comandante austriaco. Dopo l'arresto del Larese e dei due attentatori della fabbrica di dinamite di Cengio, Mayer era diventato più sospettoso ed era giunto alla conclusione che i servizi italiani lo stavano controllando. Ritenne quindi che vi era qualcuno che faceva il doppio gioco ed era necessario aumentare le precauzioni. L'ipotesi generalmente accettata era che Mayer abbia incaricato un altro gruppo di spie più fidate, si dice guidato da un certo ingegner Leo Fall, del quale non esiste alcuna notizia certa e nessun documento. D'altra parte la prova "logica" che l'organizzatore dell'affondamento del *Leonardo* fosse stato il comandante Mayer si desume dal fatto che la nave fu sabotata due giorni prima dell'ordine impartito a Vincenzi, come nel più classico modo di agire dello spionaggio e della delinquenza. Questo ramo della storia, come vedremo in seguito, avrà un lungo e spiacevole seguito ma anche una spiegazione e un colpevole.



TRADUZIONE

13
5

R. Consolato Generale
Zurigo Nr.3 12 Febbraio 1916

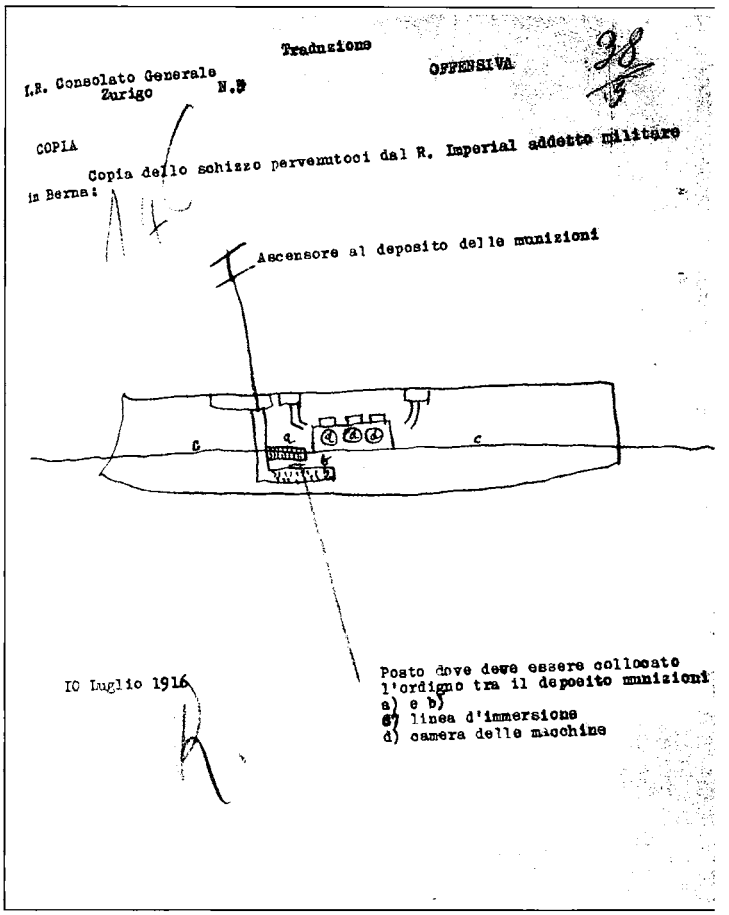
Ecco la lettera che il Vincenzi ci ha fatto pervenire:

Foglio 26
N. 124

Ho fatto possibile per Arconte fino ora nessun risultato sono stato a Taranto ed ho veduto la posizione di L.d.V. qui sotto in disegno piccolo sta all'entrata del secondo Porto la seconda nave a destra nel porto un 250 metri distante dal ponte di ferro sul ponte non ci sta guardia anche di notte andro a Brindisi e Bari per vedere che chiedete cosa scaricano Inglesi e francesi io sono definitivamente in servizio italiano.

Dominicis

Traduzione fatta dall'UCI di un documento trovato nella cassaforte di Zurigo, relativo al *Leonardo da Vinci*. Dominicis è chiaramente Enea Vincenzi. Probabilmente si tratta di una delle false informazioni fornite da Vincenzi.


Traduzione

OFFENSIVA

R.R. Consolato Generale
Zurigo N.

COPIA

Copia dello schizzo pervenutoci dal R. Imperial addetto militare in Berna:

Ascensore al deposito delle munizioni

a

b

c

Posto dove deve essere collocato l'ordigno tra il deposito munizioni
a) e b)
c) linea d'immersione
d) camera delle macchine

10 Luglio 1916

Traduzione fatta dall'UCI di un altro documento trovato nella cassaforte di Zurigo. L'origine del documento è piuttosto misteriosa. Il testo dice che proviene dall'addetto militare austriaco a Berna, William von Einem. È evidente che c'era una sovrapposizione operativa tra Mayer e von Einem, e il dissidio tra i due era serio e giustificato. Il disegno, per quanto infantile (ma si tratta di una copia italiana), è molto dettagliato, ed è anche una prova che si trattò di un attentato. In realtà la bomba fu collocata sotto le torri di poppa.

Intanto Aloisi svolgeva il suo lavoro sul fronte svizzero. Cominciò con l'inviare a Zurigo il tenente Ugo Cappelletti, un triestino fuggito in Italia allo scoppio della guerra. Questi cominciò a frequentare il locale di un marchigiano anarchico, che aveva conosciuto a Vienna quando studiava all'università e con il quale era rimasto in contatto. Il padrone presentò a Cappelletti un cliente che non si vedeva spesso ma sembrava bene informato, l'avvocato di Firenze Livio Bini. L'avvocato, un losco individuo senza scrupoli ma intelligente e scaltro, era fuggito dall'Italia perché coinvolto in una faccenda di cambiali false, era ricercato dalla polizia e sospettato anche di diserzione. Bini era arrivato in Svizzera il 22 gennaio 1916, e nel febbraio seguente era già stato ingaggiato come informatore dal comandante Mayer, che gli versava 500 franchi al mese. Aveva così la possibilità di frequentare regolarmente il suo ufficio.(51)

(51) Appunto senza data e firma nella cartella "Livio Bini", ACS/*PS/Casellario Politico Centrale*, b. 655. Sempre nello stesso fascicolo, lettera prefetto di Firenze del 13 aprile 1916 n. 1736, nella quale viene segnalato che Bini svolge "in Svizzera attività di spionaggio in favore degli Imperi Centrali".

Bini fu convinto a fare il doppio gioco, forse anche perché ingolosito dai premi stanziati in Italia per chi avesse fornito informazioni che portassero alla cattura dei sabotatori austriaci. L'avvocato fiorentino – che non aveva notizie serie da fornire al nemico – collaborando con il servizio italiano, oltre al vantaggio di essere pagato dalle due parti, avrebbe potuto facilmente fornire a Mayer notizie attendibili costruite per l'occasione dalla Marina.(52) Infatti il comandante austriaco chiese a Bini di procurargli a tutti i costi "il piano dettagliato della zona di mine che difendevano la piazza marittima di Venezia: e Roma ... provvide un magnifico piano di tutte le difese subacquee dell'Alto Adriatico, che ... [aveva] tutte le apparenze della realtà".(53) Bini continuò a fornire a Mayer per diverso tempo false informazioni, che gli venivano inviate appositamente dallo stato maggiore della Marina da Roma. Riuscì così a guadagnarsi la sua piena fiducia ed ebbe la possibilità di frequentare quotidianamente il suo ufficio della Banhofstrasse, una delle vie più importanti di Zurigo, e di raccogliere preziosi indizi. Bini doveva essere molto bravo nel suo pericolosissimo gioco, perché Mayer gli confidò che i suoi superiori avevano approvato la sua iniziativa di spostare nella nuova sede la cassaforte che conteneva lo schedario completo dell'Evidenzbureau, con l'elenco di tutti gli agenti che il servizio austro-ungarico aveva in Italia, i nomi degli esecutori degli attentati e il modo di operare dell'organizzazione austriaca.

Grazie alle notizie fornite da Bini, il comandante Aloisi e Cappelletti ebbero la sicurezza che tutti i documenti sullo spionaggio austriaco erano conservati nella cassaforte che Mayer aveva ora alla Bahnhofstrasse. Fra l'altro Bini affermò di aver visto sulla scrivania di Mayer una cartella con l'intestazione "Leonardo da Vinci".

L'avvocato Livio Bini, che fece sistematicamente il doppio gioco, informando il comandante Mayer sia prima sia dopo aver accettato di collaborare con la Marina italiana.

(52) Conferenza di Cappelletti (cit. in nota 48), p. 3 sg.
(53) Memoria di Aloisi, p. 36.

Il sottocapo della Marina italiana Stenos Tanzini, uomo particolarmente affidabile e deciso. A lui fu affidata la direzione della parte esecutiva del piano e il controllo speciale dell'operato di due degli uomini del gruppo.

La soluzione stava quindi nel forzare la cassaforte del consolato e rubare i documenti. Impresa molto difficile, perché all'epoca aprire una cassaforte era una faccenda molto complicata e non così comune come oggi si potrebbe ritenere. Bisogna inoltre ricordare i complessi problemi politico-diplomatici che sarebbero potuti sorgere con le autorità svizzere sia in caso di successo sia nell'eventualità che le cose fossero andate storte.

Aloisi si recò allora a Roma per discutere il progetto con lo stato maggiore. Dopo molte perplessità, il piano fu approvato, e al gruppo fu aggregato Stenos Tanzini, un sottocapo della Marina molto coraggioso e deciso. Cappelletti fu affiancato dal sottotenente del genio Salvatore Bonnes, anch'egli di Trieste.

Era però necessario trovare il "tecnico" che aprisse la cassaforte. Tramite il questore di Milano, Domenico Falcetano, che era stato destinato per diverso tempo a Livorno, fu arruolato un fabbro che viveva nella città toscana, tale Natale Papini, di professione fabbro ferraio meccanico, ritenuto anche un vero mago nell'apertura delle casseforti con gli ultimi ritrovati della tecnica. Poiché era coinvolto in un tentativo di furto in una banca, era in libertà vigilata e aveva cambiato attività, e in una piccola bottega fabbricava letti in ferro.

Ma Papini non aveva nessuna intenzione di ritornare alla vecchia professione, e fu possibile convincerlo con qualche pressione e con la promessa che "come contropartita, tutto il denaro, valori, ecc. contenuti nella cassaforte e che dovevano considerarsi come preda di guerra, sarebbero restati di sua proprietà, e se nulla fosse stato trovato, gli era assicurato un premio in denaro; di più, per salvaguardare la sua posizione

militare durante la guerra, egli sarebbe stato poi assegnato alle retrovie a Genova".(54)

Papini comperò personalmente tutta l'attrezzatura necessaria, dalla quale furono rimossi tutti i marchi e gli elementi per evitare che, in caso di sequestro, le autorità svizzere potessero risalire agli autori. Le valigie con l'attrezzatura, che comprendeva anche due bombole per la fiamma ossidrica, furono trasportate a Porto Ceresio (Lago di Lugano). Dopo un tentativo del console di Lugano, fallito perché Bini informò gli austriaci della presenza delle bombole, il materiale fu consegnato a un ufficiale della Guardia di Finanza che pensò a farle arrivare a Lugano.(55) Accompagnato da un assistente, Papini (avevano naturalmente tutti nomi falsi e documenti preparati appositamente) si recò a Zurigo e cominciò a fabbricare le chiavi per aprire porte e cancelli. Si trattava di un lavoro notevole: solo le porte di entrata al consolato avevano quattro serrature, e in totale bisognava fabbricare e collaudare sedici chiavi.

Ma a questo punto cominciarono ad aprirsi alcune falle. Dopo quindici giorni i due non avevano concluso nulla, e delle chiavi non si vedeva traccia e, forse per la troppa paura, i due fabbri rientrarono in Italia. Inoltre Cappelletti segnalò che nei dintorni del piccolo garage dove Papini fabbricava le chiavi ogni tanto si faceva vedere un agente austriaco. Infine Bini cominciò a comportarsi in una maniera sospetta: sottolineava le difficoltà, si dimostrava timoroso circa l'impresa e non rispettava appuntamenti e impegni.

Aloisi allora tornò a Milano, dove riuscì a trovare, tramite un altro fuoriuscito triestino, l'avvocato Nicola Polacco, un altro abile fabbro, Remigio Bronzin. Era un irredento di Trieste, onesto e vero patriota, era stato scartato alla visita di leva e lavorava a Milano alla società di ascensori Stigler. Bronzin arrivò a Zurigo il 20 gennaio 1917 accolto da Cappelletti. Cominciò subito a fabbricare, in uno stanzino del consolato, le chiavi con l'assistenza di Bini, che però continuava a comportarsi in maniera molto sospetta. Uno dei compiti di Bini era quello di provare le chiavi, ma Bronzin si accorse in diverse occasioni che non le aveva collaudate. Come se non bastasse, poiché non era ancora stato deciso chi avrebbe fatto parte della squadra che doveva entrare nel consolato, Bini più di una volta fece capire a Bronzin che i documenti che avrebbero trovato nella cassaforte,

(54) *Ibidem*, p. 41.
(55) *Ibidem*, p. 63.

prima di essere consegnati al servizio informazioni della Marina, dovevano essere portati nella sua abitazione per farne una selezione.

A metà febbraio rientrò a Zurigo anche Papini, e il 17 s'incontrò con Bini, Bronzin e Tanzini per fare conoscenza. Alla fine restarono da soli Bronzin e Papini che pretendeva di fare lui le chiavi. Ma il meccanico triestino gli disse di no in quanto, ribatté, lavorava in un posto dove poteva entrare solo lui.(56)

Ci volle un mese per fare tutte le chiavi necessarie e mettere a punto tutte le attrezzature, compresi alcuni grossi teli cerati per coprire la cassaforte per evitare che la luce della fiamma ossidrica potesse essere vista dalla strada. L'ufficio di Mayer infatti era posto sull'angolo dell'edificio, e aveva una larga vetrata circolare che lo copriva da tre lati e che dava sulla Bahnhofstrasse, sulla Seidengasse e su uno slargo formato dalla confluenza delle due strade. Queste erano collegate all'interno dello stabile da una piccola galleria lunga una ventina di metri, di giorno molto frequentata dai passanti e sulla quale iniziava la scala che saliva al consolato austriaco. Alle due entrate erano installati cancelli che la sera venivano chiusi. I nostri scassinatori naturalmente sarebbero entrati dalla Seidengasse, che era molto più stretta e meno trafficata.

Alla fine fu deciso che il colpo sarebbe stato tentato martedì 20 febbraio 1917. Il gruppo, come ordinato da Aloisi, era composto da Bini, Papini, Bronzin e Tanzini. Quest'ultimo aveva il compito di guidare l'operazione ma soprattutto di tenere sotto controllo i primi due, ormai chiaramente infidi. All'esterno era stato organizzato un servizio di vigilanza assicurato da Cappelletti e Bonnes.

Le chiavi funzionarono tutte, ma arrivati all'ingresso del consolato e dopo averne aperta la serratura la porta non si aprì. Allora Bronzin si accorse che c'era una seconda serratura del tutto imprevista. Bini infatti aveva sempre affermato che gli addetti agli uffici si servivano soltanto di una chiave e non chiudevano mai la seconda serratura. Il fatto non fece altro che aumentare ancor più i sospetti su Bini, il cui comportamento era sempre più sospetto e timoroso. Probabilmente faceva per davvero il "doppio gioco", pure a favore degli austriaci, e forse aveva anche paura che fra le carte ne-

(56) Papini era sicuramente un bravo scassinatore di casseforti, ma per le chiavi non era così abile. Infatti commentò Bronzin nel suo diario in data 18 febbraio1917: "Ho trovato chiavi fatte da lui ..., sono chiavi con un gradino di meno, evidentemente non conosceva il tipo tedesco e non ha mai tastato con precisione per contare il numero degli archetti". N. Sales, *op. cit.*, p. 155. Evidentemente, essendo Bronzin di Trieste conosceva sia la tecnologia italiana sia quella tedesca. Da notare che quasi la metà dei personaggi intervenuti nel famoso colpo erano nativi di Trieste.

L'elegante palazzo al numero 69 della Bahnhofstrasse di Zurigo, all'incrocio con la Seidengasse. Al primo piano era la sede di Mayer.

miche venissero trovate le prove dei suoi rapporti con il comandante Mayer e quindi del suo tradimento prima e soprattutto dopo la collaborazione con il servizio di informazioni della Marina italiana.

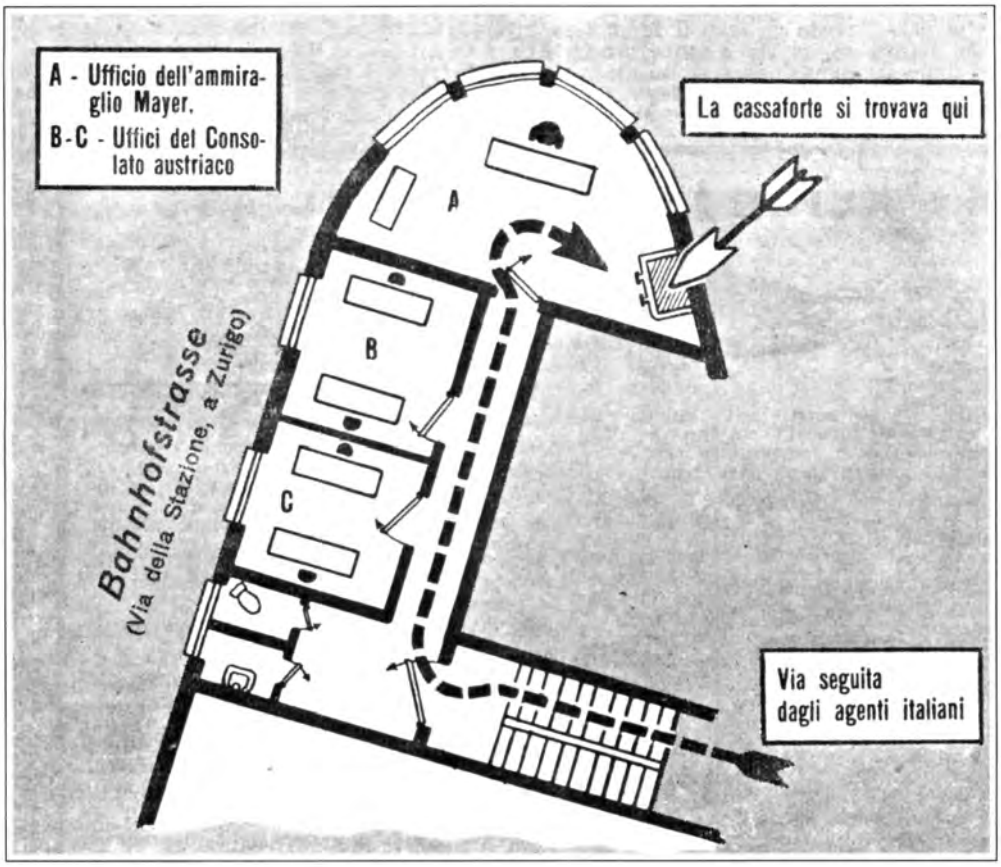
Bronzin prontamente prese l'impronta della seconda serratura, e quindi il gruppo si allontanò frettolosamente. Nella tarda mattinata del giorno dopo Bronzin e Tanzini riuscirono a trovare da un fabbro una chiave grezza. Tutte le altre erano state portate dall'Italia. Il meccanico triestino fu costretto a lavorare tutto il giorno e nei due giorni successivi eseguì tre prove assieme a Papini. Messa a punto la nuova chiave, senza far sapere nulla a Bini, fu stabilito di ripetere il colpo nella notte fra domenica e lunedì, cioè fra il 25 e il 26 febbraio.(57)

(57) Vi è un po' di confusione nelle indicazioni dei giorni in cui fu eseguito il colpo. Gli esecutori dell'azione nei loro scritti, e gli autori che hanno raccontato la vicenda affermano che il primo tentativo fu eseguito giovedì 20 febbraio, che invece era un martedì. Per il secondo riuscito tentativo tutti indicano la data della notte fra il 25 e 26 febbraio, e anche il quotidiano *Neue Zürcher Zeitung* del 27 febbraio, che pubblicò la cronaca del "Furto della Bahnhofstrasse", riportò tale data e precisò che si trattava, come infatti era, della notte fra domenica e lunedì. Tanzini e qualcun altro indicano che era l'ultimo di carnevale o "sabato grasso", che però era il 24 febbraio. Riteniamo che i giorni esatti fossero martedì 20 e domenica 25. Infatti Bronzin in due giorni, cioè tra venerdì e sabato, non avrebbe avuto il tempo necessario per fabbricare e collaudare la chiave mancante, tanto più che eseguì gli ultimi ritocchi il 24. N. Sales, *op. cit.*, p. 158 sg.

Anche questa decisione fu tenuta nascosta a Bini. Anzi nel tardo pomeriggio di sabato 24 il quartetto si incontrò, e fu proposto a Bini di prendersi la domenica un giorno di riposo. Bini suggerì di andare a vedere il carnevale a Ginevra, dove si svolgeva il più pittoresco e interessante corteo.

Recatisi alla stazione per vedere gli orari scoprono che l'unico treno utile per vedere la sfilata è alle otto del mattino. Si tratta di uno stratagemma per impedire che Bini non sia in grado in maniera assoluta di informare Mayer sul giorno e l'ora del colpo. Naturalmente la domenica mattina l'unico puntuale alla stazione è Bini mentre gli altri tre arrivano fra le nove e le dieci: così il quartetto perde il treno. Tanzini coglie l'occasione per proporre di attuare la sera stessa la loro impresa. Bini tentenna e avanza obiezioni. Ma alla fine deve accettare. Tanzini distribuisce alcune armi: per sé una piccola rivoltella avuta da Aloisi, Bronzin riceve un pugnale, anche a Papini una pistola, ma a questa è stata tolta la polvere dai proiettili; Bini invece rimane disarmato. Mayer dal canto suo, sabato lavora sino alle 20 e poi va a un appuntamento con la sua amica (che poi si scoprirà era la moglie) con la quale passa la domenica.

Alle 21:30 il gruppetto, portando due valigie con gli strumenti per lo scasso, entra nella palazzina del consolato austriaco aprendo con le chiavi il pesante cancello dell'ingresso della Seidengasse con la copertura di Cappelletti e Bones, che segnalano che tutto è tranquillo. La porta del consolato si apre facilmente: i quattro, muniti di lanterne cieche (cioè schermate), trovano subito l'ufficio di Mayer con la cassaforte e si mettono all'opera. Bini prepara alcune corde per permettere al gruppo di calarsi dalle finestre in caso di fuga improvvisa. Bronzin appende le tele cerate sopra la cassaforte per coprirla in modo che la luce della fiamma ossidrica non trapeli sino alla strada. Papini monta l'apparecchio della fiamma ossidrica, un "bruciatore tagliente Pirocopt" nuovo fiammante e due bombole, una di ossigeno e una di acetilene. Si trattava di un'assoluta novità tecnologica: mai prima di allora una cassaforte era stata aperta con la fiamma ossidrica. Poi, assistito da Bronzin che manovra le bombole, alle 21:45 Papini comincia il taglio, coperto dalla specie di cappa di tela cerata sostenuta da Bini. Tanzini intanto fruga e forza ogni cassetto e scaffale dell'ufficio, e raccoglie tutte le carte che trova. Sono scritte in tedesco, ma molte sono in italiano, poiché la lingua franca della Marina austriaca era da tempo proprio la nostra lingua. E scopre molte cose interessanti e non mancano naturalmente informazioni su Bini.



L'ufficio del comandante Mayer e la via seguita dagli agenti italiani per giungere alla cassaforte.

Sono le 22:30 e cominciano i guai. Non appena la fiamma fora la lamiera, dalla cassaforte si sprigiona una forte pressione che ne causa lo spegnimento. Bronzin deve velocemente chiudere le valvole delle bombole, e quindi ogni volta bisogna ripartire. Dopo un po' comincia a uscire una gas tossico nero e acre dovuto alla presenza fra le due intercapedini della cassaforte di una sostanza chimica che, al contatto della fiamma, brucia. Il gas lentamente satura la stanza, rendendo l'aria irrespirabile. Fortunatamente Tanzini trova nel bagno alcuni asciugamani e una bacinella che riempie d'acqua. Gli asciugamani vengono bagnati e avvolti sulla testa di Papini per rinfrescarlo, ma la fiamma continua a spegnersi e il gas ad aumentare. A un certo punto bisogna aprire leggermente una finestra.

Sono le 24, il lavoro non è nemmeno alla metà e Papini non ce la fa più. Allora Bronzin continua a tagliare la cassaforte e Papini manovra le

bombole. Alle due la serratura esterna viene demolita, si taglia la serratura interna e la cassaforte si apre: sono state necessarie più di quattro ore.

Tutto il materiale trovato, compresi i gioielli della moglie di Mayer, una preziosa raccolta di francobolli di Schneider e valuta di diversi paesi per un totale di circa 60 mila franchi, viene messo nelle due valigie degli attrezzi e in altre due trovate nel consolato, una delle quali poi ci si accorse portava lo stemma dell'Austria perché era quella del corriere. Nello svuotare la cassaforte, Bini scorse una busta con scritto il suo nome e tentò di impadronirsene, ma gli fu strappata dalle mani da Tanzini, che vigilava attentamente e che la mise con il resto del materiale. Alle due e un quarto era tutto finito ma, visto che i treni che dovevano prendere partivano intorno alle cinque, decisero di aspettare. Nel frattempo fu trovato il cilindro di Mayer, che fu infilato nel buco fatto nella cassaforte. Alle quattro decisero di uscire.

Gli attrezzi con i numeri di serie e i marchi di fabbrica accuratamente limati furono abbandonati nell'ufficio. Bronzin aveva preparato altre due chiavi per la porta degli uffici del consolato, che però aveva parzialmente segato a circa tre quarti della lunghezza. Le porte furono richiuse e le seconde chiavi spezzate dentro le serrature: in tal modo la prima parte rimase all'interno impedendo l'apertura della porta senza l'intervento di un fabbro.

Ognuno prese una direzione diversa, secondo le istruzioni ricevute. Bini si recò a un veglione in modo da essere visto e, nella tarda mattinata, doveva andare come di consueto al consolato, in modo da non provocare sospetti e poi riferire la situazione dopo la scoperta del furto. Papini, dopo essersi liberato di alcuni ferri, si diresse verso la stazione. Tanzini e Bronzin si caricarono le quattro valigie e andarono alla stazione per un'altra strada. Il primo con tutto il bagaglio prese il treno per Berna, dove all'ambasciata lo aspettava il comandante Aloisi, che aveva organizzato e diretto tutta l'operazione. Bronzin, raggiunto dal Papini, prese il treno per Milano, dove i due arrivarono verso mezzogiorno.

Intanto dall'ambasciata di Berna, dopo aver fatto una prima lettura, Aloisi inviò tramite corriere diplomatico una parte dei documenti e chiese che le autorità italiane chiudessero le frontiere, sospendessero la corrispondenza dalla Svizzera e fosse applicata la censura dei giornali che riportavano notizie sull'operazione. Nei giorni seguenti tutti i documenti furono portati a Roma, negli uffici del IV reparto dello stato maggiore della Marina, nella sede del ministero a Palazzo S. Agostino, dietro Piazza Navona.

La mattina seguente, Mayer come di consueto entrò alle otto nella pa-

lazzina della Bahnhofstrasse e cercò di aprire la porta del suo ufficio. Ma nonostante tutti gli sforzi fatti non riuscì a far girare la chiave. Alla fine fu costretto a chiamare un fabbro per aprire l'ufficio, dove riuscì ad entrare solo alle 12:30. Alla vista della cassaforte aperta, con infilato nel buco il suo cilindro rimase esterrefatto. Completamente distrutto e terrorizzato, Mayer il pomeriggio stesso scappò in Austria, subito imitato da Schneider e da von Einem. Da Vienna il capo dell'Evidenzbureau Ronge annunciò il suo arrivo in Svizzera per indagare personalmente. Già nelle edizioni serali dei giornali di Zurigo il fatto era su tutte le prime pagine con titoli come "Furto alla Bahnhofstrasse" e "Furto scientifico".

Il mistero del colpo

In genere le storie della famosa impresa terminano a questo punto. Invece proprio in questo momento del racconto inizia la parte più interessante: come si può valutare l'operazione compiuta della Marina? Cosa conteneva la cassaforte del console austriaco? Quali sono le informazioni che la Marina e l'UCI hanno ricavato dal bottino svizzero?

L'impresa fu preparata ed eseguita in maniera egregia, non solo nell'apertura della cassaforte ma anche in tutti i dettagli, come ad esempio la neutralizzazione del cane del guardiano, che ogni tanto faceva un giro di controllo, versando cloroformio sulle scale in modo che l'animale tornasse subito indietro. Altra mossa vincente fu quella di aver tenuto nascosto a Bini il giorno e l'ora dell'esecuzione perché, sia dai documenti di Zurigo sia da quelli rinvenuti a Pola dopo la guerra, fu provato che l'avvocato fiorentino faceva "veramente" il doppio gioco, informando Mayer anche durante la collaborazione con la Marina italiana. Ma gran parte del successo si deve all'audacia e alla bravura del quartetto che eseguì il colpo. Certamente ebbero tutto il supporto necessario dai funzionari italiani sia in Svizzera sia in Italia, ma non fu messa in moto un'organizzazione mastodontica visto che le persone coinvolte direttamente e indirettamente furono molto poche.

Nella cassaforte furono trovate una notevole serie di pratiche relative alle persone che agivano come agenti in Italia, diverse agendine sulle quali Mayer prendeva appunti, la corrispondenza con i vari confidenti, documenti contabili che contenevano anche i dati sulle somme pagate ad agenti e informatori, diverse mappe di porti e di opere di sbarramento italiani, i piani del *Leonardo da Vinci* e del *Giulio Cesare*, documenti vari (tra cui

il passaporto di Mayer) e la cosa più importante: le chiavi di decifrazione dei codici dell'Evidenzbureau.(58)

"Avvenuto il fatto di Zurigo" – riportano i verbali – "i documenti vennero in mano del Capo di Stato Maggiore della Marina, Paolo Thaon di Revel, che ne avvisò la commissione [sull'affondamento del *Leonardo da Vinci*]. Questa incaricò il membro giudiziario perché esaminasse i documenti, e questi ne fu tanto impressionato che propose di chiedere i poteri giudiziari. La commissione si radunò e ... deliberò di chiederli. Il ministro [Vittorio Emanuele Orlando, primo ministro e ministro dell'Interno] li rifiutò; e la commissione, non potendo averli, unanimemente decise di chiudere i propri lavori".(59) La conclusione fu che la nave era stata sabotata, ma ufficialmente fu affermato che era saltata in aria per autocombustione delle polveri.

Attraverso l'esame dei documenti fu possibile arrestare un centinaio di persone, e praticamente sgominare la rete delle spie austriache in Italia e in Svizzera. Furono trovati i documenti per arrestare i responsabili di molti degli attentati che abbiamo visto all'inizio e dell'affondamento del *Benedetto Brin*, e quindi arrestati i marinai Guglielmo Bartolini e Achille Moschin e il caporale Giorgio Carpi. Il 1° agosto 1918 furono condannati, il primo all'ergastolo e gli altri due alla fucilazione, pena poi convertita in ergastolo. Uscirono tutti dal carcere fra il 1937 al 1942. Furono arrestati anche gli ex deputati Adolfo Brunicardi, Enrico Buonanno e Luigi Dini, implicati negli affari di Filippo Cavallini.

Tra i nomi trovati nei documenti austriaci c'erano anche quelli di alcune persone note e quelli di alcuni parlamentari e giornalisti. Furono spiccati diversi mandati di cattura, ma questi ultimi furono revocati dal ministro Orlando. La presenza di nomi eccellenti è stato confermato da più fonti.(60)

Furono trovati anche gli elenchi delle spie che operavano in Francia e Gran Bretagna, che furono consegnati personalmente dal comandante Conz, che il 4 marzo 1918 a Londra ebbe anche un'onorificenza britannica.(61)

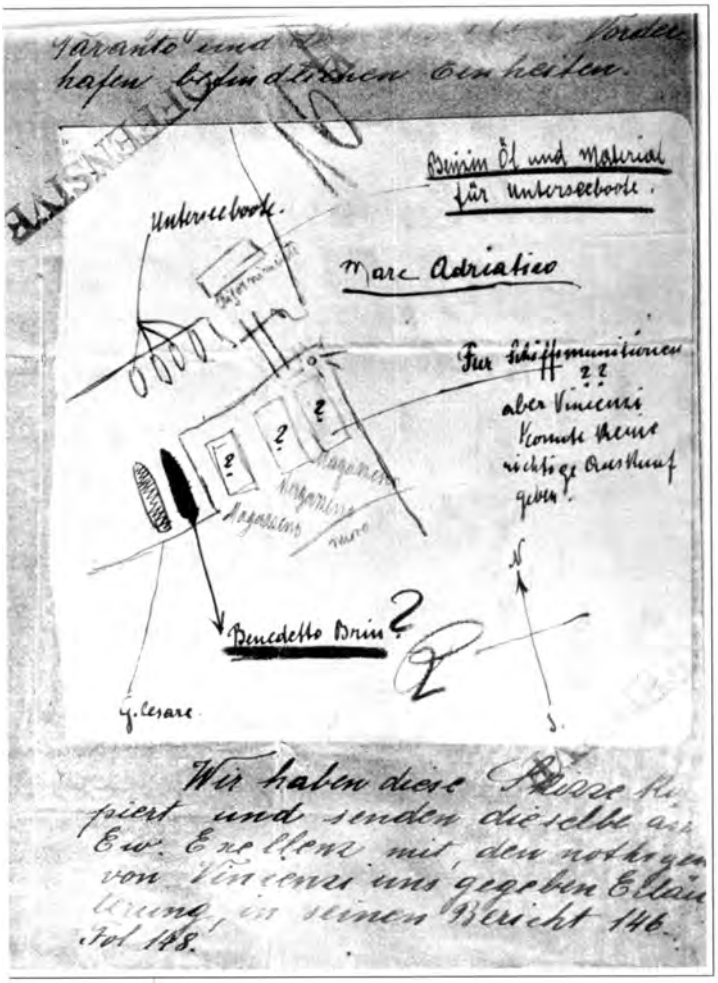
---

(58) L'elenco completo sicuramente scritto da Mayer in Kriegsarchiv-Vienna, *MS/OK*, XIII-5.

(59) Camera dei Deputati, *Comitati* ..., cit., p. 178.

(60) Ha scritto Aloisi nella sua memoria: "Fra questi figurava anche qualche individuo che aveva una certa notorietà (per carità non faccio nomi)", p. 64.

(61) The National Archives, *Admiralty* 1592/B. L'onorificenza era l'Award CB.



Uno dei documenti "mistificati" da Mayer per incastrare i doppio-giochisti e screditare i servizi segreti italiani. Il testo afferma che il disegno riguarda il porto di Taranto e che è stato fornito da Vincenzi. Vi è segnato, anche se con un punto interrogativo, il *Benedetto Brin*, ma sappiamo che l'unità italiana fu affondata nel porto di Brindisi il 27 settembre del 1915, mentre invece Vincenzi si recò in Svizzera solo nel gennaio 1916, quando ormai il *Brin* era in fondo al mare.

Epilogo

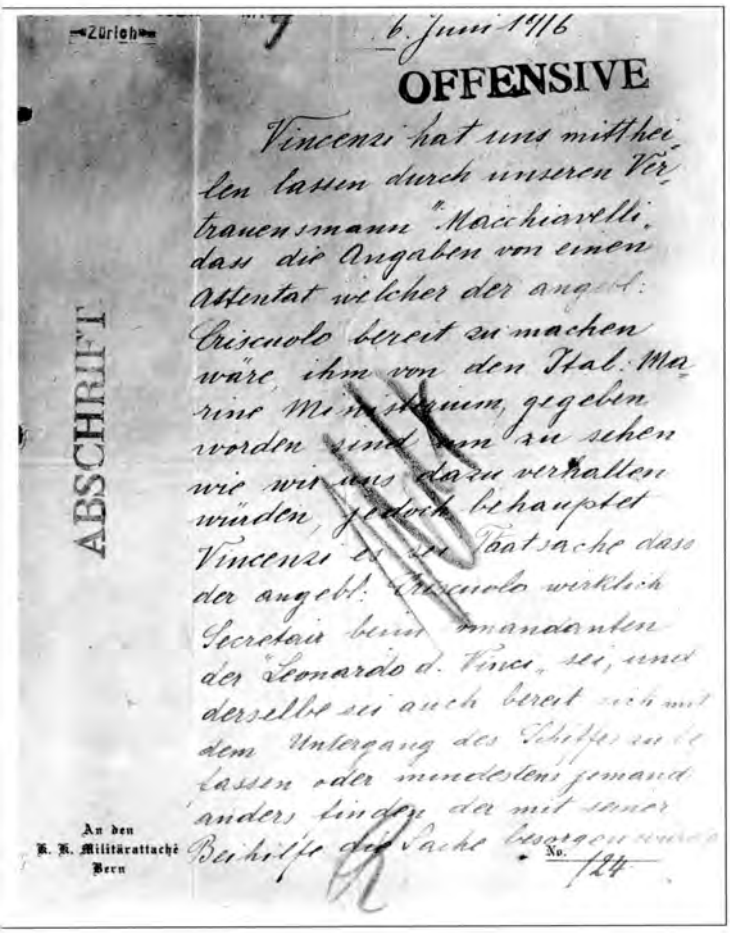
Ma chi aveva sabotato il *Leonardo*? Rimaneva un profondo mistero.

L'attenzione cadde su un personaggio che abbiamo già incontrato: il commerciante di frutta Enea Vincenzi che, come abbiamo visto, si era offerto per infiltrarsi nella rete austriaca. Alla fine di agosto del 1916 a Vincenzi, che non sapeva nulla sull'affondamento della nostra corazzata, venne recapitato un messaggio di Mayer che lo convocava a Lugano. Autorizzato a partire, il commerciante raggiunse la Svizzera, ma per un mese non si fece vivo. Solo alla fine di settembre il commissario Cimmaruta ricevette una sua lettera spedita da Lugano. Vincenzi scriveva che si trovava in gravi difficoltà perché Mayer, dopo avergli fatto le congratulazioni per l'azione di sabotaggio con stupore del fruttivendolo, gli aveva praticamente ordinato di andare a Vienna per incassare la ricompensa e, sospettando un tranello, raccomandava al commissario la sua famiglia.(62) Dopo

(62) La lettera di Vincenzi in ACS, *Presidenza del Consiglio* [*A5G*], *Prima Guerra Mondiale* [*1GM*], b. 62.

di che di lui non si seppe più nulla. Dopo la guerra, al suo ritorno in Italia affermò di essere stato arrestato a Vienna e di aver trascorso il resto della guerra in un campo di internamento.

Gli investigatori continuarono le indagini basandosi sull'esame dei documenti austriaci, e dopo la guerra anche con quelli trovati a Pola, e ad un certo punto si convinsero che il comportamento di Vincenzi era inspiegabile e che era responsabile dell'attentato. Furono così individuate altre due persone e accusate dell'affondamento della corazzata, e cioè il commissario Cimarruta e il capo furiere Luigi Criscuolo, segretario del comandante del *Leonardo*.

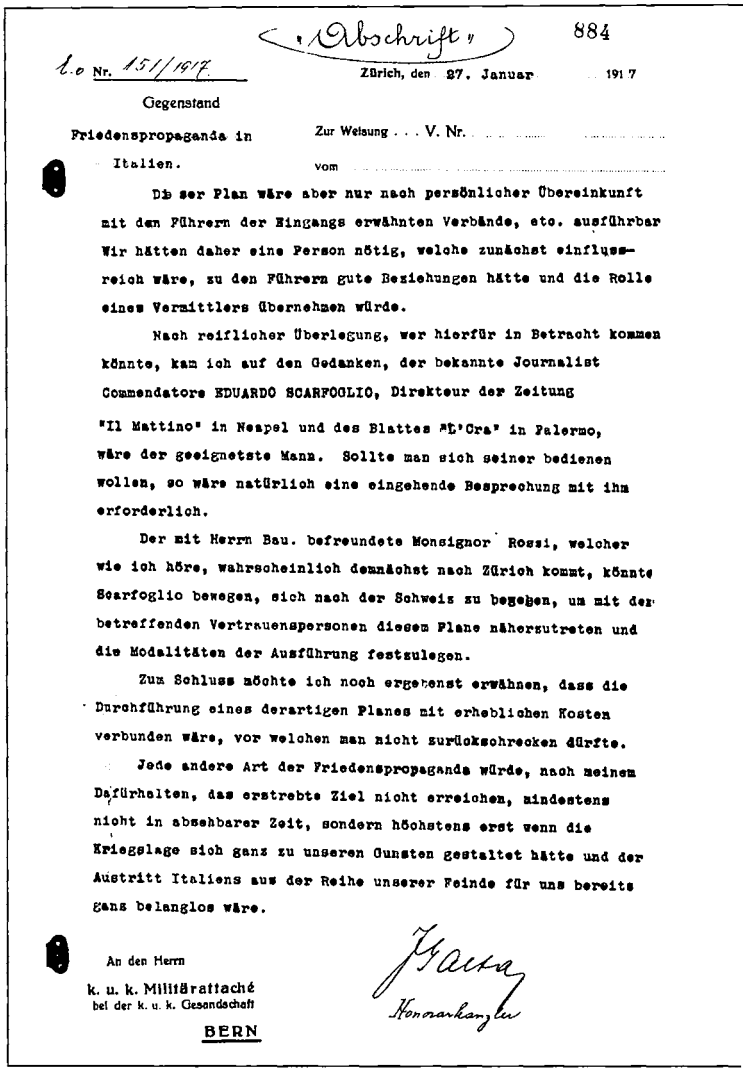

Zürich
6. Juni 1916
OFFENSIVE
ABSCHRIFT
An den
K. K. Militärattaché
Bern
No. /24

Il processo cominciò nel novembre 1918 al tribunale militare di Genova. Il questo-

Anche questa lettera potrebbe essere uno dei documenti "mistificati" da Mayer. Non è chiaro come Mayer sia venuto a conoscenza del nome e del ruolo di Criscuolo, che non compare in altri documenti e che venne alla ribalta a guerra finita. Probabilmente Vincenzi potrebbe aver riferito notizie che non riteneva importanti oppure ricevute dal reparto informazioni della Marina. "Macchiavelli" dovrebbe essere il nome di copertura di Giuseppe Gaeta.*

(*) Nella traduzione in italiano si legge: "Vincenzi ci ha fatto sapere tramite il nostro uomo di fiducia 'Macchiavelli' che i dati relativi a un attentato che il così detto Criscuolo sarebbe pronto ad attuare gli sono stati forniti dal Ministero della Marina italiano per verificare come ci comporteremmo noi in merito. Ma Vincenzi afferma che è un dato di fatto che il così detto Criscuolo sia effettivamente segretario del comandante del 'Leonardo da Vinci' e che lo stesso sia anche pronto ad occuparsi dell'affondamento della nave o quantomeno a trovare qualcuno che con il suo aiuto sbrigasse la questione" (N.d.R.).

Questa è una parte di una lettera di Mayer all'addetto militare austriaco a Berna. Dimostra il tentativo di coinvolgere giornalisti influenti come Scarfoglio per svolgere attività di propaganda per indurre alla pace il nostro paese. Dietro il nome di "Monsignor Rossi" si nasconde chiaramente monsignor Rudolph Gerlach. Parrebbe che Scarfoglio fu contattato da emissari austriaci, ma il colpo di Zurigo mandò tutto all'aria.



« Abschrift » 884

l.e Nr. 151/1917 Zürich, den 27. Januar 1917

Gegenstand

Friedenspropaganda in Italien.

Zur Weisung . . . V. Nr. . . . . vom . . . . . .

Dib ser Plan wäre aber nur nach persönlicher Übereinkunft mit den Führern der Eingangs erwähnten Verbände, etc. ausführbar Wir hätten daher eine Person nötig, welche zunächst einflussreich wäre, zu den Führern gute Beziehungen hätte und die Rolle eines Vermittlers übernehmen würde.

Nach reiflicher Überlegung, wer hierfür in Betracht kommen könnte, kam ich auf den Gedanken, der bekannte Journalist Commendatore EDUARDO SCARFOGLIO, Direkteur der Zeitung "Il Mattino" in Neapel und des Blattes "L'Ora" in Palermo, wäre der geeignetste Mann. Sollte man sich seiner bedienen wollen, so wäre natürlich eine eingehende Besprechung mit ihm erforderlich.

Der mit Herrn Bau. befreundete Monsignor Rossi, welcher wie ich höre, wahrscheinlich demnächst nach Zürich kommt, könnte Scarfoglio bewegen, sich nach der Schweiz zu begeben, um mit der betreffenden Vertrauenspersonen diesem Plane näherzutreten und die Modalitäten der Ausführung festzulegen.

Zum Schluss möchte ich noch ergebenst erwähnen, dass die Durchführung eines derartigen Planes mit erheblichen Kosten verbunden wäre, vor welchen man nicht zurückschrecken dürfte.

Jede andere Art der Friedenspropaganda würde, nach meinem Dafürhalten, das erstrebte Ziel nicht erreichen, mindestens nicht in absehbarer Zeit, sondern höchstens erst wenn die Kriegslage sich ganz zu unseren Gunsten gestaltet hätte und der Austritt Italiens aus der Reihe unserer Feinde für uns bereits ganz belanglos wäre.

An den Herrn
k. u. k. Militärattaché
bei der k. u. k. Gesandschaft
BERN

Gatta
Honorarkanzler

re Giovanni Gasti, dopo aver esaminato i documenti con grande cura, il 17 giugno 1919 inviò una lettera al tribunale nella quale affermava che a seguito della sua attività investigativa si era convinto che "... i documenti da me trasmessi per dovere d'ufficio [cioè quelli della cassaforte di Zurigo] non siano autentici ma possono essere il risultato di una mistificazione".(63) Gasti era arrivato alla conclusione che si trattava di una serie di documenti appositamente preparati, cioè autentici ma il cui contenuto era stato redatto per usarli per azioni di depistaggio e doppio gioco. L'innocenza di Vincenzi fu confermata anche da un rapporto del comando supremo dell'Esercito.

I giudici rimasero perplessi. Ma a tutto ciò si aggiunse la testimonianza di Tanzini. Il sottufficiale affermò di aver trovato, alla fine della cernita dei documenti presso l'ambasciata di Berna, una fascetta che legava un pacco di giornali sulla quale era scritto con inchiostro simpatico

(63) Vedi in proposito *Il Secolo XIX* del 18 giugno 1919.

il seguente messaggio: "Caro Mayer, ti confermo l'affondamento e l'irreparabile perdita della Leonardo da Vinci. Conferma di ciò mi è stata data dal Comandante, lo stesso che come tu sai, mi fornisce preziose notizie. ... Non ti scrivo questo per chiederti la ricompensa pattuita, ma per dimostrarti che mantengo la parola data. SANTORO".

Si trattava di Cesare Santoro, ex ufficiale di Marina, ingegnere forse da molti indicato come Leo Fall. Questo documento fu trasmesso per telegrafo da Tanzini ad Aloisi subito la sua partenza da Berna, e consegnato al comandante alcuni giorni dopo, quando il sottufficiale rientrò a Roma. Santoro fu poi arrestato e condannato con un'altra motivazione, soprattutto perché i documenti non potevano essere esibiti in tribunale e quindi resi pubblici.

Ma poiché la guerra era finita, un regio decreto stabilì che tutti i processi di fronte all'autorità militare dovevano essere trasferiti alla magistratura ordinaria, per cui il procedimento fu trasferito al tribunale di Trani, competente per la città di Taranto. Alla fine del procedimento i tre imputati furono riconosciuti innocenti e assolti per insufficienza di prove.

Il processo d'appello si svolse nel 1925 al tribunale di Bari, che il 30 settembre 1926 emise la sentenza di assoluzione di tutti gli imputati per non aver commesso il fatto.

Ma forse anche questa non è tutta la verità.

ARTURO DE RISEIS, CAPO DELL'UFFICIO SPECIALE DEL MINISTERO DELLA MARINA, E I SUOI CORRISPONDENTI DI GUERRA
(NOVEMBRE 1917-NOVEMBRE 1918)

CARMINE VIGGIANI

L'acquisizione allo Stato dell'archivio della famiglia de Riseis, ha consentito, fra l'altro, l'emersione di un fitto carteggio che è parso opportuno rendere noto sul *Bollettino*, sia per il tempo e l'argomento ai quali si riferisce (l'anno conclusivo della prima guerra mondiale), sia per la statura dei principali corrispondenti, il Capo dell'Ufficio Speciale del Ministero della Marina, capitano di fregata Arturo de Riseis, ed il tenente giornalista Maffio Maffii, poi direttore di vari quotidiani di importanza nazionale.(1)

La famiglia de Riseis, dimorante in Casalbordino prima, in Scerni e Lanciano poi, possedette nel '700 il feudo di Crecchio sul quale successivamente ebbe riconosciuto il titolo di barone.(2)

Numerosi furono nel tempo gli esponenti di rilievo della casata, da Luigi, comandante delle "Truppe a massa" borboniche assedianti la piazza di Pescara nel 1799, che aveva fronteggiato il Carafa con alterne vicende,(3) al figlio Panfilo (1795-1883), deputato al Parlamento napoletano del 1848, beneficiario nel 1854 della concessione — poi abortita — per la costruzione di una ferrovia da Napoli al Tronto, senatore del Regno d'Italia dal 1880,(4) ai due figli di Panfi-

(1) L'archivio della famiglia de Riseis è stato depositato il 28 giugno 1974 presso la sezione di Archivio di Stato di Lanciano dalla baronessa Maria de Riseis Manzi Fe'. Lo stesso anno è stato riordinato e inventariato, mentre una successiva integrazione di deposito — costituita tra l'altro da documenti relativi ad Arturo — ha trovato il suo complemento inventariale nel 1988.

Si tratta complessivamente di sette buste e di sessantaquattro tra volumi e registri, dal 1745 al 1974 nonché di tre pergamene dal 1675 al 1809. Sono state individuate le seguenti serie: feudi, genealogia, contratti, testamenti e successioni, proprietà, titoli, documenti processuali, inventari, contabilità, censi canoni e affitti, carteggio (con lettere di Depretis, d'Azeglio, Pelloux, Cairoli, Minghetti, Crispi, Zanardelli, Orlando, Sonnino, Mussolini), studi di Panfilo de Riseis, a parte i documenti relativi ad Arturo de Riseis, di cui si parlerà in seguito. Vi sono unite carte delle famiglie Cappuccini, Colonna, D'Amato, Gigliani, Manzi Fe', Petragnani, Simoni, Squadrone, Vignini, nonché della Scuola pratica di agricoltura 'Cosimo Ridolfi' in Scerni e del fiduciario per la zona di Vasto del Sindacato tecnici agricoli fascisti della provincia di Chieti.

(2) V. Spreti, *Enciclopedia storico-nobiliare italiana*, vol. V, Milano, Enciclopedia storico-nobiliare italiana, 1932, p. 727-728.

(3) *Il Monitore napoletano, 1799*, a cura di M. Battaglini, Napoli, Guida, 1974, p. 580-581. Si veda anche L. Coppa Zuccari, *L'invasione francese negli Abruzzi (1798-1810)*, 2 vol. L'Aquila, Vecchioni, 1928, *passim*.

(4) [P. Saraceni], *Elogio del barone di Crecchio Panfilo de Riseis senatore del regno*, Chieti, Stabilimento tipografico di Giustino Ricci, 1883; R. Colapietra, "Gli archivi privati e le ricerche di

lo, Giuseppe e Luigi, entrambi più volte deputati, il primo (1833-1924) anche Vicepresidente della Camera dal 1898 al 1909 e senatore del Regno dal 1910.(5)

Secondogenito di Giuseppe è Arturo, che nasce a San Giorgio il 25 agosto 1873 e intraprende la carriera militare nella Regia Marina.

Il 20 giugno 1896 Arturo de Riseis sposa Gladys Pearse Morrison, dalla quale avrà l'anno successivo l'unico figlio, Luigi.

Comandante del cacciatorpediniere *Borea* nel 1912 durante la guerra italoturca, sarà investito del comando dell'incrociatore *San Giorgio* nel 1914 e dell'esploratore *Alessandro Poerio* nel 1916. Nel 1917 sarà Capo dell'Ufficio Speciale del Ministero della Marina. Decorato della Croce al merito di guerra; conseguirà il grado di Ammiraglio di Divisione e i riconoscimenti di Commendatore dell'ordine della Corona d'Italia e di Ufficiale dell'ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, morendo nel 1940.(6)

Dopo quindici mesi trascorsi al comando dell'*Alessandro Poerio*, Arturo de Riseis viene destinato dal 1° settembre 1917 al Gabinetto del Ministero della Marina, con il compito di istituire l'Ufficio speciale di propaganda e stampa. Tale ufficio dovrà redigere i bollettini di guerra con riferimento sia ai conflitti navali sia alle operazioni dei reparti della Marina dislocati sul fronte terrestre.

Anche nel nuovo incarico egli rivela la sua capacità organizzativa.

Nella lettera del 9 settembre 1917 alla moglie — che nel corso della Grande Guerra svolse un'intensa attività quale crocerossina — egli scrive:(*)

> ... presentemente l'ufficio mi prende intero fino alle otto di sera e talvolta mi prenderà, per accordi col ministro Scialoia, anche più tardi. Fortunatamente sono stato subito capito da tutti e molte cose si sono messe automaticamente al passo; sono sempre solo non avendo ancora trovato un "secondo" e dirigo tutto; non v'è campo per dispetti e pettegolezzi ...(7)

In una lettera di pochi giorni successiva torna sul tema dell'organizzazione dell'ufficio:

> ... non hai idea quanto io mi dimeni andando a destra e a sinistra, ma non v'è dubbio che è il sol mezzo per ottenere qualcosa; devo mettere in opera tutto il mio fascino personale che Dio sa quanto sia limitato. Per ora l'ufficio

---

storia economico-sociale sull'Abruzzo ottocentesco: gli archivi Zambra e de Riseis", in *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società e istituzioni*, a cura di A. Massafra, Bari, Dedalo, 1988, p. 743-766.

(5) R. Aurini, *Dizionario bibliografico della gente d'Abruzzo*, vol. III, Teramo, Cooperativa tipografica Ars et labor, 1958, p. 334-337; S. Caviglia, "de Riseis Giuseppe", in *Dizionario biografico degli Italiani*, vol. 39, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1991, p. 126-127.

(6) Si veda Sezione di Archivio di Stato di Lanciano (S.A.S.L.) *Archivio de Riseis, Appendice*, n. 124-196, e V. Spreti, *op. cit.*

(*) La corrispondenza è riportata nel *Bollettino d'Archivio* così come essa compare nelle lettere originali conservate nell'Archivio di Lanciano. Come scelta redazionale si è deciso *talvolta* di aggiungere le virgolette per specificare i tipi di nave (es.: unità classe "Monarch", ...), o il corsivo per le testate dei giornali e i nomi delle unità, quando questo fosse sfuggito ai corrispondenti, che già al tempo usavano evidenziare allo stesso modo classi, nomi e testate. Per le poche volte che le sottolineature (quindi il corsivo) o le virgolette erano loro sfuggite, non è parso opportuno usare un *sic* (comunque adoperato per altri particolari). (Nota del Revisore).

(7) S.A.S.L., *Archivio de Riseis, Appendice*, n. 125 (estratti di lettere di Arturo de Riseis alla moglie Gladys Pearse Morrison), c. 83, 9 settembre 1917. L'Ufficio speciale aveva sede in Roma al n. 7 di via Zanardelli.

marcia su una lama di coltello ad ordinamento interno, ma è anche vero che ho ritenuto qui i giornalisti migliori, ed in quanto a quelli che stanno fuori, o fanno nulla o blaterano di politica come se fossero tanti ministri degli Esteri, sono deciso per bandirli dal mio ufficio ... Un deputato ieri mi diceva che per i corridoi della Camera correva la voce di una nostra operazione al sud di Duino andata a male; e con tutti i particolari, seimila prigionieri, mancata cooperazione tra Esercito e Marina, ecc., ecc. Una massa di laide bugie, ma da chi messe in circolazione? I problemi sono abbastanza seri per non complicarli. Eppure, tolti gli inevitabili mali, mi pare che l'Italia, osteggiata com'è da tutte le parti, possa ben dichiararsi soddisfatta di se stessa. Come rimpiango l'aria pura del *Poerio* e la semplice anima di quelli che combattono! Mi consolo pensando che nel mio piccolo pure posso fare del bene qui, se me ne danno la possibilità. Non sono le cose che si oppongono ma gli uomini specie nei paesi latini ... Non credere che io sia il despota dei giornali, certamente they butter me up sperando in simpatie speciali ma è difficile che ci riescano con me ...(8)

Successivamente, in ottobre, la riflessione si fa amara:

... il mio morale è alquanto depresso dalle odierne notizie della guerra, ma spero sempre che presto troveremo una linea sulla quale appoggiarci e resistere; la mia depressione non è quindi passiva e pessimista per il fronte; lo è di più per il paese che non si mostra all'altezza con tante discussioni, bizantinismi, ostinato disfattismo del quale era facile liberarsi con un colpo di spalla e tante simili porcherie a cominciare dall''inutile strage' [sottolineato nel testo] della nota papalina ... Il Ministero sarà fatto oggi o domani con cambi relativamente piccoli e Dio ce la mandi buona ...

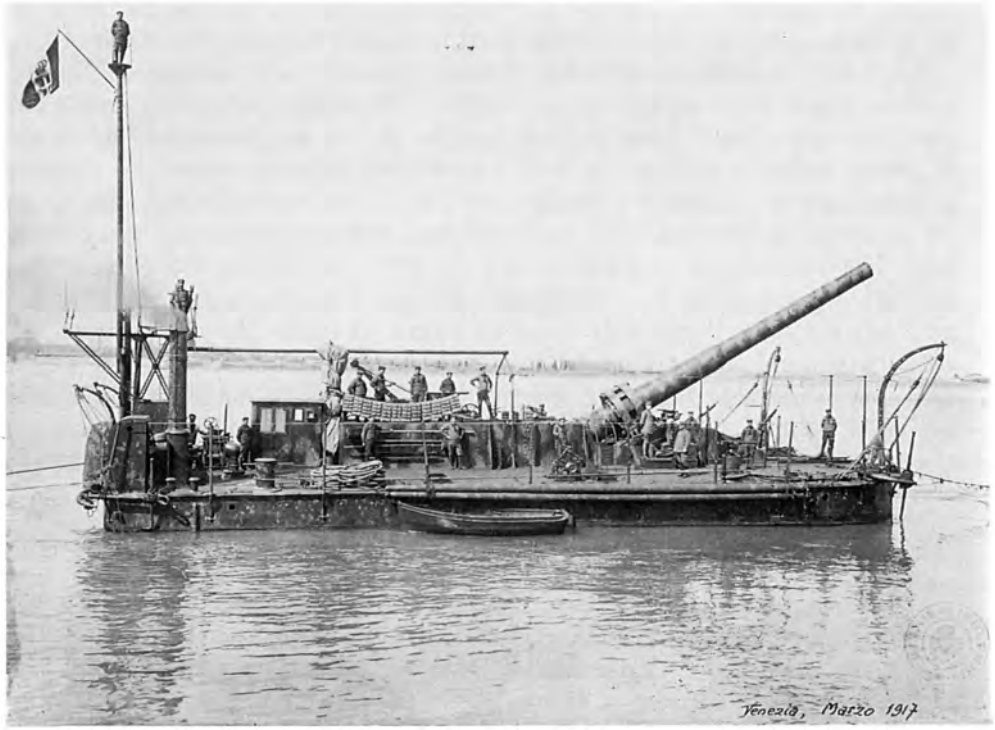
Nella stessa lettera troviamo notizie sul figlio Luigi, di venti anni, anch'egli lontano da casa per servire la Nazione:

... Ho ricevuto notizie da Billy che dice essere andati benissimo i suoi voli notturni per conseguire il brevetto di pilota militare ...(9)

Ritorna poi il tema dell'ufficio, con espressioni di compiacimento per l'eccellente operato di colui che doveva divenire il direttore di alcuni fra i maggiori giornali italiani.

Il nostro bravo giornalista Maffio Maffii mi ha chiesto di essere inviato al fronte: non hai idea la serietà, l'assenza di auto-importanza di questo giovane; mi duole assai di perdere in lui la colonna dell'ufficio, ma non mi sento autorizzato di oppormi al suo desiderio.
Naturalmente non è il caso ora di fare propaganda, per cui mi son dato ad un lavoro di preparazione per il futuro e di riordinamento interno ammini-

(8) *Ibidem*, c. 83-84, 19 settembre 1917.
(9) *Ibidem*, c. 84-85, lettera dell'ottobre 1917 priva dell'indicazione del giorno ma di data identificabile nel 29 o nel 30 ove si tenga conto che appunto il 30 furono nominati i ministri del Gabinetto Orlando, succeduto al Gabinetto Boselli. Il Billy del testo è Luigi de Riseis, nato a San Terenzo il 21 giugno 1897, morto il 4 gennaio 1925; cfr. V. Spreti, *op. cit.*



Pontone VALENTE. Impianto da 305/46.

strativo dell'ufficio. Quando questo sarà bene iniziato, penso di chiedere di recarmi anch'io insù per vedere con i miei occhi; la cosa sarà certamente utile al lavoro di propaganda e raddrizzamento di false opinioni e servirei al Ministero come tratto di unione. In ogni modo non si tratterebbe di rimanere lì ma andare e venire magari per pochi giorni alla volta ...(10)

E in seguito:

Parto stasera per Venezia e il fronte. Ho deciso così su due piedi perché trovavo inutile por tempo in mezzo ora che si è al principio dello svolgimento dell'azione ... Sono fattori imponderabili quelli che hanno fatto il male ma ve ne sono anche dei ponderabili come la propaganda socialista e clericale nelle campagne, l'enciclica del Papa, gli ultimi scadenti ufficiali e l'imboscamento ... La Marina come sempre ha fatto tutto ciò che ha potuto in relazione alla situazione. Billy naturalmente lavora molto; l'aviazione di S. Andrea è quella che ha fatto tutto in questi giorni da quelle parti: esplorazioni, comunicazioni, bombardamenti ...(11)

La corrispondenza conservata, del tenente giornalista Maffio Maffii(12) con il de Riseis, inizia da Venezia il 20 novembre 1917.

---

(10) *Ibidem,* c. 86, lettera dell'ottobre 1917 priva dell'indicazione del giorno.
(11) *Ibidem,* c. 86-87, lettera dell'ottobre 1917 priva dell'indicazione del giorno.
(12) Maffio Maffii, nato a Firenze il 6 agosto 1881, redattore sin dal 1910 della *Tribuna*, nel 1926 fu nominato direttore della *Gazzetta del popolo* passando nel 1927 a dirigere il *Corriere della*

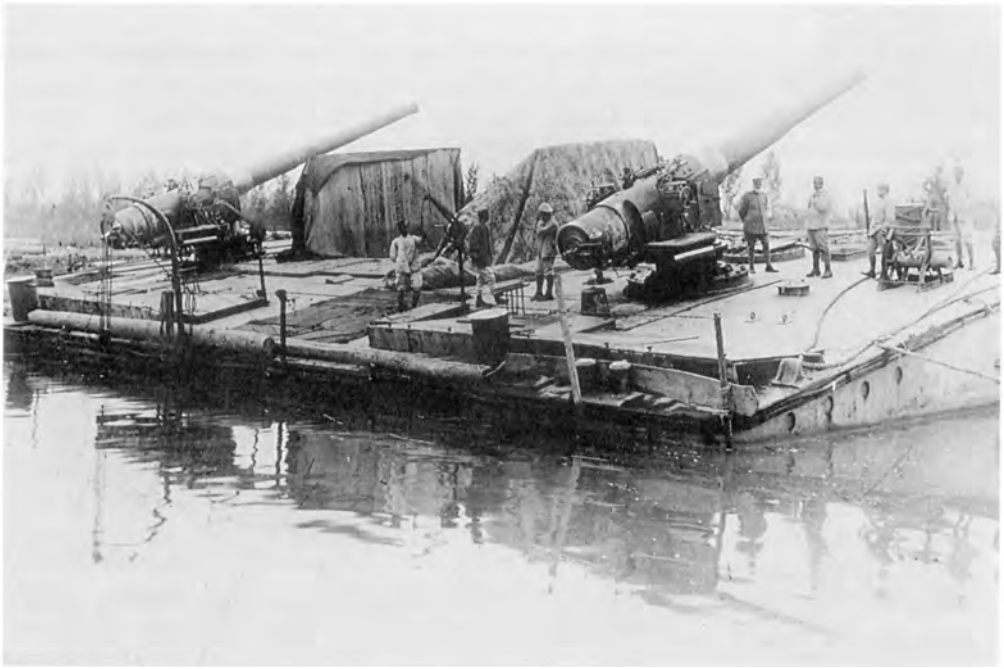
Scrive Maffii:

... ieri il nemico dopo una preparazione inusitata di fuoco d'artiglieria, di granate incendiarie e di bombarde, ha sferrato un attacco generale in forze su tutta la linea del Sile e del Canale Cavetta [sic]. È la prima battaglia degna di questo nome che si sia combattuta sul Basso Piave da quando l'ala destra del nostro esercito ha costituito la linea definitiva di resistenza su questo fiume ... Brillantissimo è stato il contrassalto dei battaglioni Marina. La sola compagnia di Marina operante all'estrema destra, sulla linea di Cortellazzo e che ha riconquistato il gruppo di case di Ca' Gerardo, ha fatto prigionieri 40 avversarii tra cui un ufficiale e due cadetti. Il resto della compagnia austriaca è stato quasi completamente distrutto. La batteria Bordigioni, benché esposta tutto il giorno al fuoco centrale di artiglierie nemiche non individuate e benché, tra i soli serventi in pezzi, abbia avuto 12 uomini fuori di combattimento, ha sparato oltre 1300 colpi con grande calma ed efficacia. Il battaglione Colombo ha avuto perdite in morti e in feriti, ma in proporzione molto minore dell'avversario; la più dolorosa è stata quella del tenente di vascello De Benedetti, colpito da pallottola al basso ventre. Molti feriti gravi sono stati colpiti da pallottole esplodenti.
Forse sarebbe necessario richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica internazionale, e soprattutto di quella neutrale, del largo uso che il nemico ora fa in questo settore del Basso Piave di pallottole esplodenti per fucili di precisione. Il battaglione bersaglieri — che ha fatto meno prigionieri della Marina — ha avuto perdite infinitamente maggiori: più di 80 morti e una settantina di feriti. Questo naturalmente non può servire per la stampa, ma è la pura verità di fatto che riservatamente deve esser riferita in omaggio all'ardimento e al buon volere ieri dimostrato dai marinai, al di fuori d'ogni confronto. Il comandante Dentice era assai soddisfatto dell'azione, di cui entro domani Le preparerò un breve articolo da inviarsi, se Ella lo crederà, alla stampa.
Sottopongo al suo giudizio una proposta che, tornando qua, mi pare necessaria: bisognerebbe che Ella facesse dal reparto corrispondenti inviare ai giornali il capitolo "MAS" e forse anche quello "Batteria di Marina", della relazione che Le lasciai, perché finora il pubblico ignora due ordini di fatti che forse è ingiusto sieno dimenticati: la giornata del 16 novembre di Ciano e Berardinelli — di cui fu dato un solo breve comunicato *Stefani* — e la condotta della batteria Bordigioni, che è veramente e senza retorica la più eroica di tutte, quella che ha resistito per mesi, continuando sempre a sparare anche quando era controbattuta dalla artiglieria di terra e di mare e fino dal fuoco delle mitragliatrici, delle fucilate, e dal getto frequente di bombe di aeroplani. Ha avuto molte perdite; ha avuto distrutto ogni baraccamento, ogni alloggio; e, nonostante tutto, ha ancora in bella e continua efficienza i suoi pezzi.(13)

---

sera sino al 1929, e nel 1932 la *Nazione* sino al 1943. Morì a Roma il 30 novembre 1957. Cfr. V. Castronovo, *La stampa italiana dall'Unità al fascismo*, Bari, Laterza, 1972, p. 178, 416, nonché *Enciclopedia di scienze lettere e arti*, seconda appendice, II, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1948, p. 240.

(13) S.A.S.L., *Archivio de Riseis, Appendice*, n. 141, Venezia 20 novembre 1917. La lettera in realtà reca la data, erronea, del 20 ottobre 1917.



Batteria da 152 di Marina sulla sponda destra del Piave.

Nella stessa giornata Maffii scrive ancora:

... Le invio un articolo dell'opera della Marina fiancheggiante il ripiegamento dell'Esercito, più i seguenti appunti riservati, affinché Ella giudichi ciò che può servire o no ai fini dell'Ufficio speciale. Sulle cose che Le riferisco, sono pronto a fare altri articoli, ma attendo, prima di compilarli Sue istruzioni per conoscere ciò che Le sembra utile riferire ai giornali e ciò che è bene, nei riguardi militari, passare sotto silenzio. Gli episodii più importanti dell'attività della Marina in quest'ultimo periodo di guerra sono i seguenti: 1) *Attacco dal mare della nostra linea di Cortellazzo per parte di due tipi Monarch e di 7 torpediniere nemiche* ... 16 novembre ... 2) *Atterramento d'un apparecchio austriaco il 17 novembre* ... 3) *Difesa della linea del Canale Gaveta per opera del battaglione di Marina (comandante Starita)*: il giorno in cui pattuglie austriache, traversato il nuovo Piave a Grisolera sopra un ponte di circostanza, si infiltrarono nell'isola compresa tra Nuovo e Vecchio Piave col favore d'una insufficiente resistenza dell'esercito in quel punto (v'erano territoriali, guardia di finanza ed artiglieri nuovi al fuoco, quindi facilmente impressionabili alla vista di pochi drappelli nemici) le prime case di Cavazuccherina furono infestate da mitragliatrici e tiratori nemici. Cosicché il battaglione di Marina, che s'era stupendamente tenuto saldo nell'ultimo tratto del nuovo Piave, dovette ripiegare a sud del Canale Gaveta sulla linea Cavazuccherina-Cortellazzo e mantenersi sull'argine di destra del canale stesso. Ebbe ed ha spirito altissimo di combattività, tantoché ha avuto parecchie perdite (specialmente in feriti di mitragliatrice), ha fatto un numero notevole di prigionieri ed ha recuperato anche alcuni pezzi da campagna che una compagnia dell'Esercito aveva, in un primo

momento di panico, abbandonati ... L'opera esplicata dal battaglione Starita è tanto più notevole in quanto, con pochi uomini e con mezzi addirittura insufficienti (i primi giorni non aveva né filo telefonico per i collegamenti né bombe a mano né carrette per il materiale da trasportarsi per le strade della sua zona, né apparecchi Faini o Donath né tuttora credo abbia raggi illuminanti) ha dovuto tenere un fronte ampio di alcuni chilometri, fronte difficilissimo, per gli acquitrini e i canneti e le piantagioni che lo rendono insidioso. Ora, con l'arrivo di rinforzi del posto e di un altro battaglione organico e con la prossima costituzione del reggimento Dentice, la sua situazione dovrà migliorare di giorno in giorno ... Notevole e ardita l'opera dei MAS che non esitano a insinuarsi sotto il fuoco nemico nei canali interni, mitragliando e cannoneggiando le postazioni avversarie.(14)

E due giorni dopo:

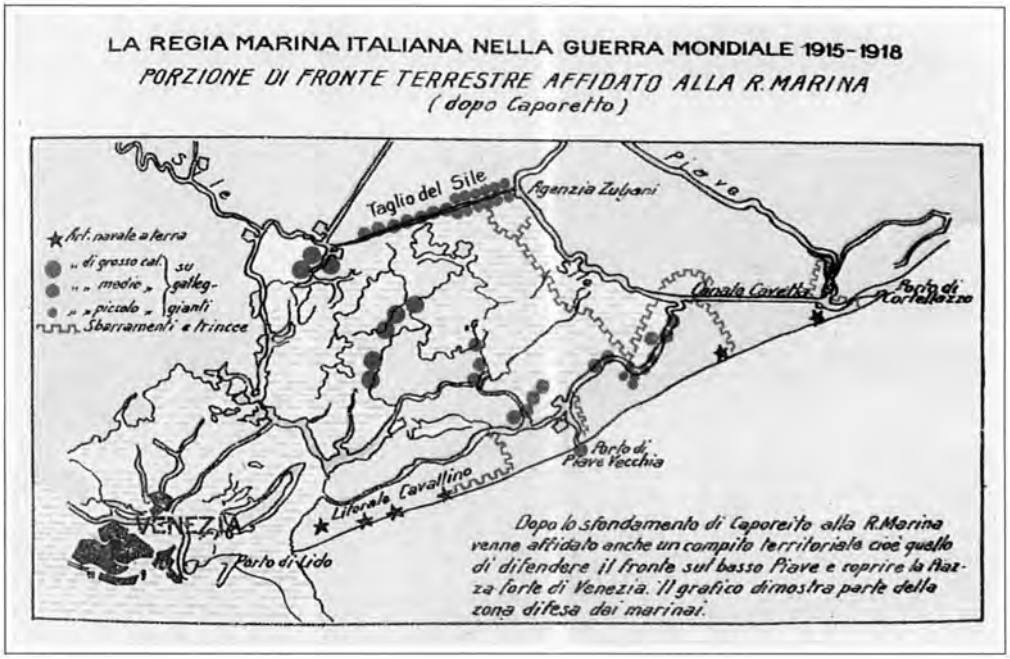
... ieri mi sono recato nel settore del fronte che s'appoggia a Capo Sile, vale a dire nel punto d'intersecazione tra il Taglio del Sile e il Piave vecchio. In questa vasta zona, in gran parte allagata, l'organizzazione più importante di artiglierie di medio, grosso e piccolo calibro è stata fornita ed è disimpegnata dalla Marina ... I grossi calibri ... cooperano con le artiglierie dell'Esercito nelle azioni controffensive che da alcuni giorni le nostre truppe di terra stanno sferrando per arginare la testa di ponte austriaca di Zenson dove il nemico riuscì a traversare il Piave; azione che non ha ancora prodotto la completa liberazione della cosiddetta "ansa di Zenson" ma che ha servito a diminuire intanto la pressione che i battaglioni avversarii, traghettati attraverso il Piave, avevano cominciato ad accentuare ... Uno degli episodi più commoventi della ritirata fu il salvataggio del "Cane", il pezzo da 152 postato in posizione isolata, scoperta ed ingrata: a Punta Sdobba. C'era l'ordine di distruggerlo; ma i marinai dell'armamento non vollero saperne, prima d'aver tentato ogni mezzo per ricuperarlo. E, sotto il fuoco nemico, sotto raffiche di *shrapnels* e di pioggia, intralciati in ogni loro sforzo dall'inondazione e dalla fanga sempre più molle per l'acqua del fiume grosso e quella del cielo avverso, incuranti di riposo e di disagi, con fatiche titaniche riuscirono a scavalcare il pezzo, a trarlo fuori dalla melma, ad imbarcarlo in un burchio, a trasportarlo a Grado, donde venne poi avviato, per Caorle, alla volta di Venezia. E i marinai che avevano operato il salvataggio della bocca di fuoco ed erano rimasti a lavorare, per lo sgombero, alla difesa di Grado domandarono nella settimana seguente quasi ogni giorno agli ufficiali: "E il *Cane* è potuto arrivare a Venezia?" E non furono contenti e tranquilli se non quando venne loro assicurato che il *Cane* era giunto sano e salvo a destinazione. Nel dolore per il necessario sacrificio dei CLZ, agli occhi loro il *Cane* riassumeva la gloria delle loro batterie natanti ed a ciascuno sarebbe sembrato quasi di perderla se il pezzo di Punta Sdobba non avesse potuto arrivare a salvamento. Perciò gli avevano dedicato senza risparmio gli sforzi più ostinati e la fatica più penosa ... Da molti giorni si parla d'un'azione concordata tra le truppe del XXIII Corpo e le forze della Marina per il ripulimento delle numerose infiltrazioni

(14) *Ibidem*, n. 142, Venezia 20 novembre 1917, "riservata".

Batteria, con marinai serventi al pezzo, lungo la linea del Piave.

avversarie nell'ampia zona compresa tra i due Piave; a questo scopo le batterie di Marina ed alcune dell'Esercito hanno già inquadrato il terreno e compiuto l'aggiustamento sui bersagli principali; ma finoggi tale azione non è cominciata. Forse sarebbe bene che lo fosse senza indugio, per molte considerazioni: 1°) il nemico va rafforzandosi di giorno in giorno di più nella zona tra i due Piave e sarà quindi più difficile e più dispendiosa da qualche giorno tale opera di ripulimento, di quello che oggi non sia; 2°) oggi possiamo valerci con successo della nostra indiscutibile superiorità d'artiglieria in questo settore, mentre il nemico, coperto da questo velo di pattuglie che presentemente ci toglie ogni controllo sul corso principale del Piave, può piazzare quasi indisturbato ed insospettato nuovi pezzi sulla riva sinistra d'esso; 3°) il giorno in cui noi avessimo permesso, col lasciare alla mercè austriaca la zona Chiesanuova-Passarella di Sotto-Jèsolo-Revèdoli, una forte sistemazione di artiglieria nemica sul Piave, il traffico fluviale lungo il Taglio del Sile e il Canale del Cavallino — che sono le due arterie principali di comunicazione tra Venezia e il fronte del basso Piave — diventerebbe, almeno nell'ultimo tratto, impossibile; ed i servizi logistici ed i rifornimenti del materiale alle nostre prime linee sarebbero difficilissimi ... Il morale dei marinai è altissimo e fidente ... Il tenente Ferrando ha preso ieri buone fotografie ai pontoni di Marina, ai pontoncini armati, in trincea, nelle zone allagate ecc., fotografie che — appena tirate e stampate — spedirò, per il tramite del Comando in capo, all'Ufficio speciale.(15)

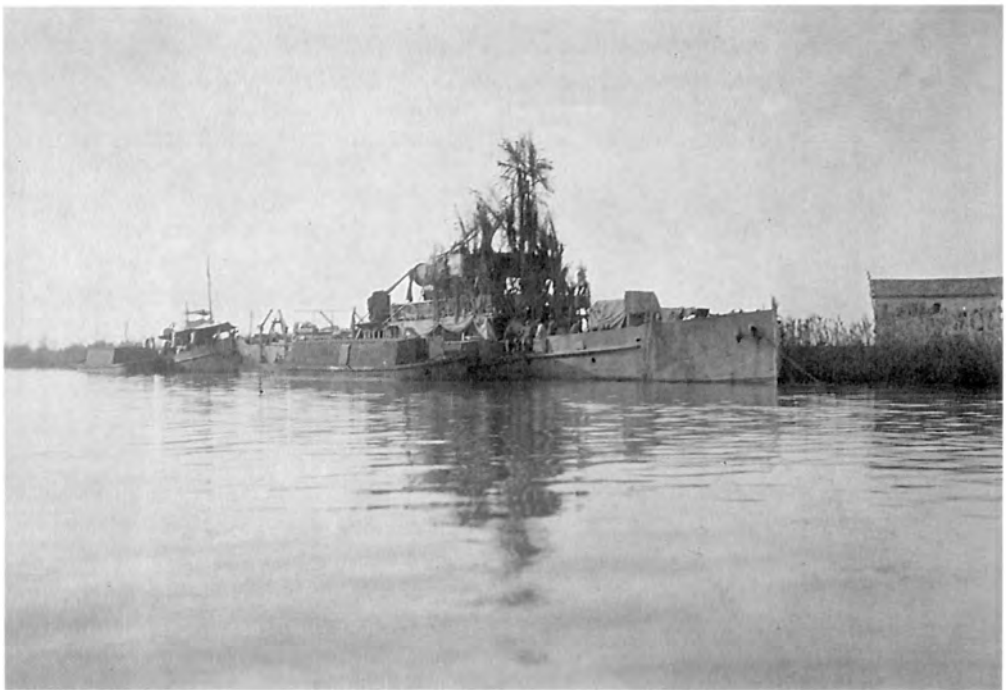
(15) *Ibidem,* n. 143, Venezia 22 novembre 1917, "riservata".



Cartolina della guerra marittima 1915-1918 divulgata al termine della Grande Guerra dall'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina (Ufficio Storico). Serie VII: "Collaborazione della Marina con l'Esercito". L'intera collezione consta di ottantré cartoline ed è suddivisa in dieci serie.

Alcuni giorni dopo Maffii si diffonde sull'impresa compiuta dal vapore armato *Capitano Sauro*:

> ordinariamente ... ormeggiato nel canale che porta a Cavazuccherina, vicino alla *Folgore*, alla *Saetta* e ad un altro galleggiante con pezzo da 120, compié da solo un'ardita spedizione che non so se sia conveniente condensare in riassunto pei giornali. Ella giudicherà. Il *Capitano Sauro*, con a bordo il tenente di vascello Biancheri comandante la batteria, alle 18 sciolse gli ormeggi e si mosse, percorrendo il canale fino a Cavazuccherina, poi entrando nel vecchio Piave laddove divide le linee nostre dalle nemiche e risalendone il corso.
> Accolto da fucilate, da raffiche di mitragliatrici e da alcune cannonate, rispose contro i caseggiati e gli appostamenti della riva a mitraglieria e col fuoco dei pezzi di bordo. Bombardò i punti più sospetti. Poi accostò all'argine occupato dal nemico, sbarcò un drappello di marinai che percorse quasi indisturbato buon tratto della riva opposta. Le pattuglie nemiche dovettero fuggire verso l'interno, perché i marinai trovarono in qualche casa che perlustrarono le tracce della loro esistenza recente: zaini, bisacce piene di cartucce, bossoli sparati, ecc. Attorno alle case che sembravano essere i luoghi d'appostamento favoriti dalle pattuglie nemiche, adunarono fascine alle quali dettero fuoco. Il fuoco s'è comunicato ai fabbricati, di cui non sono rimasti in piedi che i muri. Verso mezzanotte il *Sauro* tornò al suo punto di partenza senz'eccessive molestie. Qui ebbe l'ingrata sorpresa di trovare la *Folgore* colata a picco nel canale per un colpo da 150 che l'ha presa in pieno. L'armamento si è salvato, ma Biancheri ha perduto il suo alloggio. Sono in corso lavori di sollevamento per



Vapore armato CAPITANO SAURO, ormeggiato vicino ai natanti armati FOLGORE e SAETTA.

il ricupero della *Folgore* che ha un buon pezzo da 120 ... Il comandante de Sanctis — che vidi ieri a Ca' Nagliati — mi ha parlato d'un "diario" molto interessante compilato dal comandante Bordigioni. Credo che se l'Ufficio speciale potesse chiederne in via ufficiale una copia al comandante Foschini — capo del settore d'artiglieria di Marina del Basso Piave — o al comandante de Sanctis, quel documento sarebbe una fonte preziosa di elementi e di dati utili all'Ufficio, perché v'è contenuta la cronistoria degli avvenimenti durante il ripiegamento e dopo.(16)

E de Riseis dal Ministero alla moglie:

... sul Trentino si va bene: tutte queste azioni tra Asiago e il Piave sono ordinati difensivi con controattacchi per ritirarci su un fronte unico che si raccordi alla linea del Piave che vogliamo tenere e che sarebbe al di sotto di Valdobbiadene. Perciò qualunque arretramento non deve fare impressione; è già un bel fatto che si sia riusciti in così poco tempo a riorganizzare la difesa dopo quel po' po' di scompiglio. Ora si tratta che gli alleati si mettano d'accordo ... Qualunque cosa succeda, già da adesso si può dire meravigliosa questa ricostituzione di combattività di un esercito che il nemico dava per spacciato. Il fatto è che non solo l'esercito ha resistito ma ha anche resistito il Paese, dove, con l'eccezione degli stomacanti argomenti dell'*Avanti*, non si è levata nella massa una sola voce discorde ... Non voglio tardare a darti la notizia che Billy ha [conseguito] la medaglia al valore! Spero di essere il primo a darti

(16) *Ibidem*, n. 145, Venezia 28 novembre 1917, "riservata".

questa notizia che mi è stata telefonata dal Ministro ... La motivazione ... è presso a poco così: "Dopo aver eseguito con le squadriglie il bombardamento di ponti sul Tagliamento a Latisana, pilota di idrovolanti, attaccato da 5 aeroplani nemici, li attaccò risolutamente ponendoli in fuga"... Ho dovuto fare parecchie conferenze in questi ultimi giorni. Io mi sono limitato a parlare della disciplina, da buon militare, lasciando ad altri l'illustrazione della assurdità di parlare di pace. La disciplina è quello di cui l'italiano ha più bisogno, nella guerra, nello spirito di rinuncia, nella politica, nei consumi; negli alti strati forse più che in quelli bassi. Questi ben guidati sono capaci di tutto il bene, come, mal diretti, sono capaci del contrario ... I soldati sono sempre gli stessi e come compiono il miracolo attuale perché hanno intuito che dovevano compierlo, si sarebbero sbandati se avessero visto esitazione in atto o mancanza di fiducia nel Paese. Nessun altro esercito, dopo la rotta di Caporetto, si sarebbe messo in piedi con tanta celerità ...
All'ufficio sto combinando un servizio completo all'estero per la Marina ma la cosa non è facile ed il momento impone molta riservatezza ... Oggi farò pubblicare sulla *Tribuna* un articolo di Maffio Maffii sull'aviazione veneziana; leggilo perché Maffii attualmente è il nostro corrispondente al fronte e tutte le sue notizie vengono pubblicate, dopo la mia revisione; tutte per modo di dire, perché naturalmente alcune di esse di carattere riservato non lo possono essere; l'insieme però mi tiene molto bene al corrente di quanto fa la Marina che il buon Maffii segue con l'attività, l'entusiasmo e la calma proprie di quell'ottimo giovane, buon italiano, buon ufficiale e perla tra i giornalisti ... Per vedere de visu come procedono le cose per poterne al caso darne conoscenza al pubblico in modo più concettoso che con notizie staccate appena torna il Ministro conto tornare insù per qualche giorno ...(17)

Prosegue intanto la puntuale opera di informazione del Maffii che scrive:

Le invio un articolo sulla bellissima azione compiuta dai MAS nel Golfo di Trieste contro i "Monarch" ch'erano alla fonda nella Baia di Muggia. Ho trascurato tutti gli elementi che riputavo dannosi. Le compendio qui i dati di fatto, nel caso che Ella volesse includerli nell'articolo o includerne alcuni. Per esempio, io non ho parlato di MAS, ma di "siluranti", come feci in altre narrazioni di fatti consimili. I *MAS 9* e *13* uscirono ieri sera 9 alle ore 17 ½ da Venezia. Hanno tagliato i cavi del varco centrale fra la 1ª e la 2ª diga di Trieste con seghe idrauliche. Hanno lanciato i siluri alle ore 2 ½ circa di stamane. Un "Monarch" è certamente colato a picco perché oggi i nostri aviatori non hanno veduto che un solo "Monarch" alla fonda ... I MAS erano scortati dalle torpediniere N. *9* e *11* ... (*) Hanno fatto ritorno a Venezia stamane verso le ore 6 ... Il concentramento di fuoco di tutte le batterie di Marina sulla testa di ponte di Capo Sile (Agenzia Zulian ieri occupata dagli Austriaci) è divenuto intensissimo stanotte. Al fuoco di interdizione contro le vie d'ac-

(17) *Ibidem*, n. 125, c. 88-91, lettere del novembre 1917 prive dell'indicazione del giorno.
(*) Si trattava in effetti delle torpediniere costiere *9 PN* e *11 PN*. Alla bandiera della *9 PN* fu concessa la Medaglia d'Argento al V.M. per una missione compiuta nella notte del 2 novembre 1916, insieme al cacciatorpediniere *Zeffiro*. Con il *MAS 20* a rimorchio penetrò fino alle ostruzioni della munitissima base di Pola ed il M.A.S. fu posto in condizioni di lanciare contro le unità austriache. (N. d. Revisore).

Cartolina della guerra marittima 1915-1918, serie IV: "I grandi avvenimenti".

cesso dal Piave Nuovo all'Agenzia, hanno specialmente contribuito le batterie Ascoli (Raganelle e Topi), Biancheri e Celozzi ... [che] verso le ore 6 di stamane ... hanno allungato il tiro permettendo alle truppe della brigata Arezzo e specialmente al battaglione Brogi, di operare un energico contrattacco che ha permesso la rioccupazione della testa di ponte di Capo Sile ... Montuori ha eseguito fotografie ai pontoni oggi attaccati dall'alto al Canale Cenesa. Ad Alterini ho dato incarico di fotografare i MAS di ritorno da Trieste ...(18)

Qualche giorno dopo il Maffii fa presente di avere assunto informazioni sull'azione dei M.A.S. nella notte del 14 dicembre:

... non mi pare si presti ad una diffusa nota per la stampa. I *MAS 16* e *53*, comandati rispettivamente dai volontari motonauti Carones e Manzutto, vennero invitati dal Comandante del settore di Cavazuccherina col. Pavone ad appoggiare una sorpresa notturna che il 16° reparto d'assalto (maggiore Allegretti - tenente Roppa) doveva fare a monte del Molino Cornello (ovest di Jesolo) per distruggere una passerella che il nemico vi aveva gettato. I MAS partirono da Ca' Cementi (a nord di Ca' Paziente), imboccarono il Sile. Ma il nemico si accorse del loro intervento e vi concentrò sopra un vivo fuoco di piccoli calibri e di mitragliatrici. Il *MAS 16* fu poco dopo colpito sotto la linea di immersione. Mentre il Comandante e alcuni marinai si gettarono in acqua per otturare la falla del MAS già messo in relativo riparo sotto la riva, un altro colpo comunicava l'incendio della benzina che si spargeva nell'imbar-

(18) *Ibidem*, n. 149, Venezia 10 dicembre 1917, "riservata".

Batteria di Marina RAGANELLE, mascherata a Capo Sile, armata con 76/40 installati su zattere da sbarco.

cazione e in acqua. Il nemico raddoppiò il tiro del bersaglio divenuto luminoso e non più distante dalla sua prima linea di 300 metri. Il Comandante con tutti gli uomini dell'equipaggio tentarono ogni mezzo per domare il fuoco, valendosi ancora dei sacchi pieni di terra dei blindamenti prodieri e poppieri. Tutto fu inutile. Il fuoco si comunicò alle munizioni che cominciarono ad esplodere. Gli uomini e il Comandante si gettarono a nuoto nel fiume e raggiunsero il *MAS 53* che s'era fermato al soccorso ma, causa le fiamme, non poteva avvicinarsi troppo. Il *MAS 16* andò perduto. Il *53* tornò con gli uomini miracolosamente illesi. L'azione degli arditi riuscì bene lo stesso, ma i MAS non parteciparono realmente al fuoco, perché non ebbero occasione di sparare un colpo. Soltanto, col loro esporsi, concentrarono su di sé tutta l'attenzione e l'azione avversarie permettendo ai nostri arditi di attaccare e distruggere la passerella austriaca presso il Molino Cornello ...[19]

Poche ore dopo questa lettera, nella notte del 18 gli austriaci occupano l'ansa di Ca' Lunga che viene peraltro riconquistata nella notte tra il 23 e il 24 a seguito di un'azione concertata tra i reparti d'assalto e le batterie di Marina.[20]

Si accentua intanto il rigore dell'inverno. Racconta Maffii:

... stanotte è nevicato abbondantemente in tutta la zona di combattimento lagunare; e ... fotografie caratteristiche di postazioni in mezzo alla neve sono

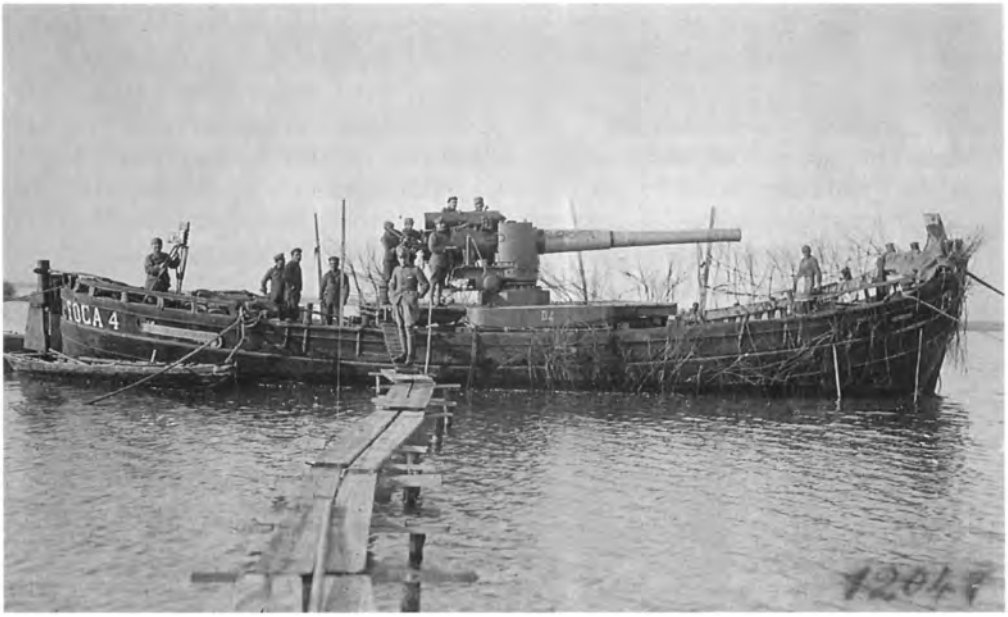
(19) *Ibidem,* n. 150, Venezia 18 dicembre 1917.
(20) *Ibidem,* n. 151, Venezia 24 dicembre 1917.

state colte, affinché il pubblico veda che non solo in montagna, ma anche dove opera la Marina, il gelo è acuto e, per le sue conseguenze, preoccupante. Dico preoccupante, perché anche nella nostra zona i casi di congelamento cominciano a verificarsi in proporzioni alte; ciò dipende, un po' dall'incuria degli uomini nel prevenire il malanno, un po' dall'insufficienza di adeguato equipaggiamento di lana grossa per i piedi e per le gambe e molto dalla natura del terreno che costringe a scavar trincee nel fango; dimodoché il fondo della trincea è sempre o umido o gelato ... Ieri un soldato galiziano del 100° reggimento austro-ungarico, eludendo la vigilanza di un sottufficiale tedesco comandante una pattuglia d'esplorazione, uscì dalle sue linee avanzate lungo l'argine e venne a consegnarsi ai nostri avamposti del battaglione Colombo. Assistei iersera al suo interrogatorio, importante forse per l'intelligenza del galiziano che non era un disorientato, che aveva una sufficiente istruzione e sapeva leggere la carta. Egli disse che la maggior parte dei galiziani, di cui è composto il suo reggimento, soffre enormemente in laguna per la fame ed il freddo. I Comandi proibiscono loro d'accendere il fuoco anche nelle case, perché il fumo dei comignoli non li riveli ai nostri osservatorii; quindi, non solo non possono scaldarsi, ma non possono scaldare neppure il rancio che arriva loro su carrette leggere da molto lontano, d'oltre il Piave nuovo, probabilmente da Grisolera. Ha aggiunto che molti dei suoi compagni meditano di disertare; e, se finora non lo hanno fatto, è perché sono inquadrati sotto gli ordini di sottufficiali austriaci, dell'Austria tedesca, molto severi. Ma assicura che quanti potranno svignarsela in un momento favorevole, lo faranno. Dice che il 100° non rimarrà a lungo sul fronte della Marina e che il 1° gennaio verrà forse sostituito da un reggimento tutto ungherese. Ciò farebbe pensare che i Comandi austriaci abbiano subodorato qualche cosa dello stato d'animo di queste truppe e vogliano allontanarle da una regione che, per la facilità d'infiltramenti, si presta alle diserzioni alla spicciolata. Vedremo se le dichiarazioni del disertore saranno confermate dalla verità dei fatti ... Gabriele d'Annunzio ha scritto: "I Marinai della Marina di Cortellazzo con le erbe povere delle barene hanno composto un santo ed eroico giaciglio a colui che nascendo si chiama 'il più forte'. Natale del 1917" ...(21)

E de Riseis alla moglie:

Ieri l'ammiraglio Rainer mi diceva che una gran signora di Roma cercava di svalutare l'impresa di Rizzo dicendo che chi era entrato a silurare il *Wien* vi era andato su una barchetta! A parte l'imbecillità della cosa, come se la grandezza influisse sull'ardire e sul risultato, è inconcepibile che si arrivi al punto di cercare di impicciolire il gesto più grande che qualunque Marina abbia fatto fino ad oggi. Che schifo, che schifo! In Inghilterra invece ne menano gran rumore perché se ne intendono un po' più che da noi. Per conto mio, invio il ritratto di Rizzo ai quattro angoli della terra, come se si trattasse di una bella donna! ... L'ottimo Maffii è al fronte con i marinai, di dove mi manda seralmente notizie molto interessanti che quando pubblicabili riassumo nei comunicati che leggerai sui giornali ... il nemico ha fatto ieri l'onore di ripetuti e violenti attacchi; evidentemente cerca di avanzare verso Venezia che

(21) *Ibidem,* n. 152, Venezia 28 dicembre 1917, "riservatissima".



Pontone armato FOCA 4. L'arma da 152/40 era montata su un trabaccolo requisito.

deve sempre essere in cima ai pensieri del repellente Kaiser e di quel lupetto in salsa di giulebbe di Carlo I (ed ultimo). I bravi marinai resistono bene e qua e là fanno gli arditi. Bisogna far entrare in testa dell'ostinato pubblico delle grandi battaglie alla Trafalgar e delle inutili testate contro coste e porti protetti (vedi Dardanelli) che la nostra Marina, per mare, nel cielo ed in terra fa anche più di quel che potrebbe. Quelle poche centinaia di marinai sul Piave lavorano per centomila e uniscono l'entusiasmo dei neofiti alla perizia di veterani che i disagi quotidiani hanno reso buoni a qualunque fatica ... Gli Alleati hanno voglia di gonfiarsi e parlare dei settori più pericolosi a loro affidati; senza dubbio siamo loro riconoscentissimi, ma sta il fatto che fino ad oggi noi soli abbiamo dovunque combattuto ...(22)

L'andamento del conflitto volge col nuovo anno a favore degli italiani, e Maffii ne riferisce puntualmente le vicende:

...stanotte, dopo una lunga e nutrita preparazione delle artiglierie italiane del XXIII Corpo d'armata (gen. Petitti) cominciata la sera del 27 dicembre e proseguita con varii intervalli nei giorni seguenti, le nostre fanterie hanno rioccupato interamente l'ansa di Zenson, ributtando il nemico oltre il Piave. Con la riconquista odierna di Zenson e con quella recente di Ca' Lunga, il nemico non ha più teste di ponte incuneate tra le nostre prime linee né ha più una mitragliatrice sulla riva destra del Piave vecchio ...(23)

Nei giorni successivi si intensifica l'azione dell'artiglieria di Marina, intesa

(22) *Ibidem*, n. 125, c. 93-95, lettere del dicembre 1917 prive dell'indicazione del giorno.
(23) *Ibidem*, n. 153, Venezia 1° gennaio 1918.

ad ampliare la testa di ponte dell'Agenzia Zuliani[24] e, in seguito — dopo i contrattacchi austriaci — insieme a bersaglieri e granatieri, a rioccuparla. Scrive ancora Maffii:

> ... i prigionieri appartengono a classi giovanissime: molti sono del '99, ma dimostrano appena 16 anni e anche meno. Sono denutriti e non bene equipaggiati. Quelli meglio equipaggiati hanno indosso scarpe e roba nostra. Appartengono in maggioranza al distretto di Budapest. Dichiarano che un'intera divisione ha partecipato all'azione. Confessano d'aver subito oggi enormi perdite, cosa, del resto, constatabile anche dai cadaveri rimasti dinanzi alle nostre nuove linee ...[25]

Ulteriori resistenze ad offensive nemiche sono poi da considerare, annota Maffii:

> ... una vittoria esclusiva delle artiglierie, specie di Marina, e in particolar modo del gruppo Ascoli. Anche il maggiore Maioli, comandante il 1° battaglione del 2° Reggimento Granatieri, l'ha esplicitamente dichiarato, aggiungendo che anche al successo del nostro contrattacco del 16 le batterie di Marina offrirono ai bersaglieri ed ai granatieri un appoggio valido e prezioso, sia per la prontezza e la decisione dei tiri, sia per l'armonia con cui le artiglierie navali e terrestri hanno saputo conseguire con i movimenti controffensivi delle nostre fanterie ... Domani spero aver corrette le bozze dell'opuscolo "La Marina in grigioverde" che codesto Ufficio mi ha trasmesso. E le spedirò, giusta le istruzioni avute, direttamente ad Alfieri a Milano ...[26]
> E il 23 giungono a Venezia i corrispondenti di guerra presso il Comando Supremo, Baldini, Beltramelli, Cantalupo, Monicelli.[27]

Arturo de Riseis intanto è stato a Londra, tornando a Roma il 9:

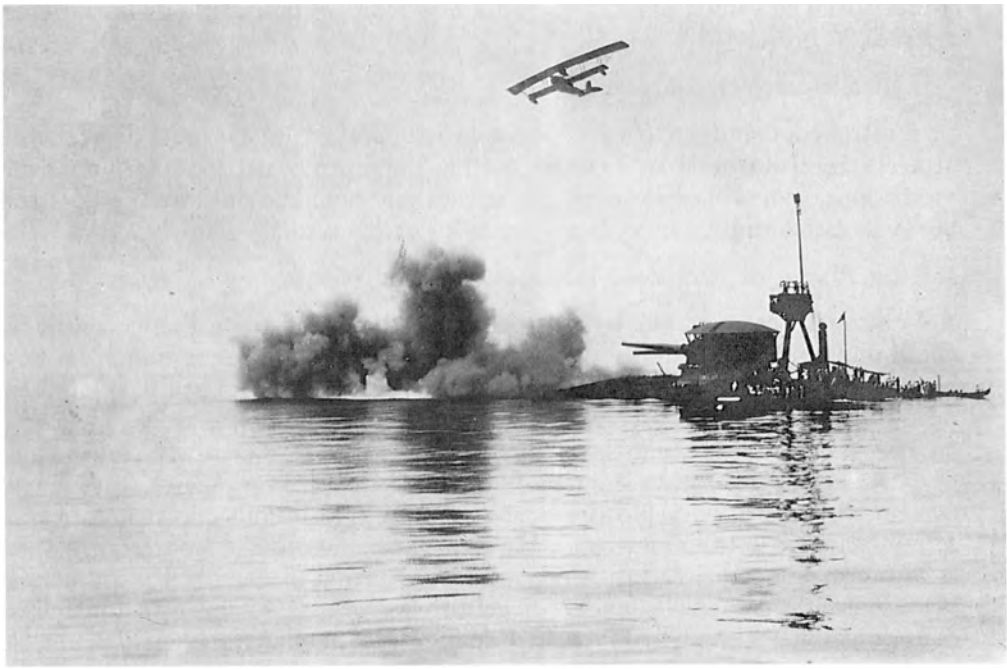
> ... Billy ... ha avuto un encomio solenne ... "Pilota di idrovolante monoposto eseguiva in condizioni atmosferiche eccezionalmente avverse e con freddo intensissimo una ricognizione nel Golfo di Trieste intesa a constatare la presenza di navi nemiche recando utili informazioni al Comando ed incontrando durante la missione difficoltà gravi superate con abilità e manifesto spirito di iniziativa ...". All'ufficio ho trovato molto da fare ma devo dire che questa volta i topi hanno approfittato molto meno della lontananza del gatto. Vedrai in un comunicato una lettera di d'Annunzio [*sic*] ad Alfredo molto bella ed alla quale ho dato pubblicità senza il permesso del ricevente ...[28]

Per circa dieci giorni ora a Maffio Maffii subentra quale corrispondente il tenente Mario Bassi che dà conto delle alterne vicende belliche del periodo:

> ... rimarchevole è l'intensa attività aerea austriaca del 27 gennaio su Venezia, con notevoli danni inferti a persone e a cose.[29]

---

(24) *Ibidem*, n. 155, Venezia 14 gennaio 1918.
(25) *Ibidem*, n. 156, Venezia 16 gennaio 1918.
(26) *Ibidem*, n. 157, Venezia 18 gennaio 1918.
(27) *Ibidem*, n. 158, Venezia 24 gennaio 1918.
(28) *Ibidem*, n. 125, c. 96, 10 gennaio 1918. L'Alfredo del testo è un cugino, Alfredo Dentice di Frasso.
(29) *Ibidem*, n. 159, Venezia 27 gennaio 1918, "riservatissima".



Salva da 381/40 del pontone armato FAA DI BRUNO, sorvolato da un idrovolante probabilmente adibito alla direzione del tiro.

Ritorna poi al suo incarico Maffio Maffii che scrive:

Le accludo un articoletto sullo strano rinnovarsi di cartelli e cartelloni pacifisti nemici in trincea. Credo che passano sotto silenzio non sia bene; e che l'opinione pubblica e quella dei soldati debba esser messa in guardia contro tali tentativi. Barzini fece un articolo su argomenti consimili, nel *Corriere*, ai primi dell'anno. Oggi che i cartelloni spesseggiano sul basso Piave mi sembra che non ce ne possiamo disinteressare. Ad ogni modo, Ella giudicherà ...(30)

Ecco ora l'attacco a Pola come raccontato da Maffii:

... Stanotte, 13 idrovolanti della Marina hanno volato su Pola gettando 1850 kg di bombe sull'arsenale, i depositi, le opere militari della città, nonostante il violento tiro antiaereo e l'incrociarsi dei fasci dei proiettori che ostacolavano ai nostri velivoli l'esattezza della punteria. Molte esplosioni sono state giudicate centrate sui bersagli. Gli apparecchi hanno gettato cartellini tricolori con la scritta "Per Venezia". È stato osservato un grande incendio, visibile a 30 km di distanza dalle nostre navi d'appoggio, che è durato tutta la notte ...(31)

Il maltempo poi ostacola le azioni belliche; nel contempo, scrive Maffii:

... data la richiesta che l'*Epoca* di Roma fece tempo fa d'un servizio di corrispondenza, il ten. Ferrando Le propone a mio mezzo di far pervenire all'*Epoca*

(30) *Ibidem*, n. 165, Venezia 22 febbraio 1918.
(31) *Ibidem*, n. 166, Venezia 28 febbraio 1918.

gli scritti ch'egli invia per il gruppo *Caffaro-Marina-Quotidiano* di Bari e *Gazzetta* di Venezia.(32)

È in allarme Venezia ove:

... molti si domandano com'è che, approssimandosi un periodo di probabili attacchi aerei notturni su Venezia, non si impiantino attorno alla piazza numerosi proiettori che disorientino le squadriglie nemiche durante il volo attraverso la città, diminuendo la sicurezza psicologica dei volatori ...(33)

E de Riseis, di rimbalzo, informa la moglie:

A Venezia gli attacchi aerei notturni si succedono uno dopo l'altro, speriamo che il maltempo continui ad impedire l'opera veramente senza nome. Di notte, anche a grande altezza Venezia si distingue bene e la massa di bombe caduta a Rialto non ha scusa; se pensi alla vicinanza del palazzo dei Dogi, Procuratie, S. Marco ecc., c'è veramente da meravigliarsi. Certo non sono tenero degli Austriaci ma questa è opera dei Tedeschi; la cosa è palese; i primi non avrebbero avuto il coraggio di sfidare a quel modo il consiglio del Vaticano, se pure in cuor loro ne gioiscono. Ho letto ultimamente che i nostri prigionieri in Germania sono trattati assai peggio che prima di Caporetto; è doloroso ma è naturale che quella massa di gente che ha gettato le armi non meriti considerazione ... Non ti ho scritto dell'attacco nemico su Napoli perché la cosa non era ancora permessa. Gli Zeppelin non hanno fatto una gran bella cosa; se si vuol bombardare un arsenale non si rimane di notte a 5000 metri di altezza; è evidente che in tal modo si salva la pelle a scapito di quella di innocenti; non una bomba è caduta in arsenale ma molte a Toledo e sul Corso; tra le altre una sull'edificio delle Petites Soeurs des Pauvres a 200 metri dalla casa di Gianni ...(34)

Maffii redige ora un articolo:

... per il primo numero del giornale dedicato ai marinai. Ho cercato di scriverlo in uno stile facilmente accessibile alla loro mentalità, conducendone il pensiero su tutti quegli argomenti ch'essi aman meglio meditare nelle ore di silenzio e di veglia ... Sapendo ch'Ella sarà qui lunedì ho detto a Gabriele d'Annunzio del Suo arrivo affinché il poeta non venisse a Roma a cercarLa proprio nel momento in cui Lei ne fosse assente. Egli mi ha detto che cercherà lunedì in ogni modo di restare a Venezia, qualunque impegno potesse sopravvenirgli. Mi ha anche pregato di pregarLa di fissargli un giorno per essere a colazione da lui e, così, parlare con più agio. Gli ho risposto che, non conoscendo io i Suoi impegni per questo Suo soggiorno, non potevo fissar nulla di definitivo. Allora d'Annunzio mi ha detto che io lo facessi avvertito su ciò che più Le torni comodo: s'Ella non potrà accettare l'invito di lui, riterrà suo dovere venire a cercarLa; basterà ch'Ella gli fissi un'ora. Le chiedo quindi

---

(32) *Ibidem*, n. 168, Venezia 7 marzo 1918. È questo un caso in cui lo scrivente conclude brevemente la sua lettera con tutt'altro argomento rispetto a quello iniziale.

(33) *Ibidem*, n. 171, Venezia 18 marzo 1918.

(34) *Ibidem*, n. 125, c. 96-97, lettere del marzo 1918 prive dell'indicazione del giorno. Il Gianni del testo è Giovanni de Riseis, fratello di Arturo, scrittore, primo Podestà di Napoli: cfr. V. Spreti, *op. cit.*

Cartolina della guerra marittima 1915-1918 della serie VIII: "L'aviazione marittima durante la guerra".

istruzioni in proposito, desiderando lo stesso d'Annunzio di determinare con Lei l'argomento cinematografico che La interessa ...(35)

Non sempre il lavoro di Maffii trova gratificazioni:

... Sono dolente che l'articolo non abbia potuto aver pubblicazione perché — quantunque avessi una febbre assai alta — pure il giorno dell'azione mi recai sul Sile e non mi misi a letto se non dopo esser tornato e scritto subito l'articolo; ma questo è un dispiacere personale che non conta. Quello che è da deplorare è il nocumento che viene ad averne l'ufficio; anzi tutta l'azione di Capo Sile del 19-26-28 maggio è per metà gloria del battaglione Allegretti ed anche il cap. Felici sa quanto questo ufficiale e i suoi uomini si sono volenterosamente prestati per l'esecuzione delle nostre films; quindi parlare anche noi un po' di loro era una restituzione di cortesia forse doverosa da parte nostra; in secondo luogo, essendo state sincrone le successive avanzate delle compagnie d'assalto e la meravigliosa azione d'artiglieria della Marina, non si può comprendere il pregio di queste senza connetterle con gli sbalzi del battaglione Allegretti. Avendo quasi tutti i corrispondenti del Comando supremo o taciuto o parlato di sfuggita della Marina, questa mi sembra rimarrà priva del giusto riconoscimento che il pubblico italiano dovrebbe riservarle per le vittorie recenti di Capo Sile. Sarebbe desiderabile un'intesa fra Ufficio speciale e Ufficio stampa di Padova su questi argomenti di comune interesse ... L'offensiva austriaca sul Basso Piave è prossima. Sarà inaugurata con lancio di granate a gas asfissiante. Forse sarà sferrata il 6 giugno. Enorme il numero di bombarde appostate dal nemico. Pare che abbia piazzato a Ceggia cannoni che possono arrivare a Venezia ...(36)

L'offensiva peraltro vi sarà soltanto il 15:

... forze nemiche hanno passato il Piave tra S. Donà e Capo Sile, in più punti, avanzando fino alla strada Croce - Capo d'Argine - Casa Malipiero - Canale Mille Pertiche ...(37)

Ma intanto vi sarà stata la straordinaria azione di Rizzo:

... stanotte due MAS, al comando del comandante Luigi Rizzo, hanno silurato nel Quarnarolo una "Viribus Unitis" e una "Radetzky" che facevano rotta per il sud nei canali interni della Dalmazia ... Il comandante Rizzo s'è mosso da Ancona ed è ritornato ad Ancona; quindi non ho modo di poterlo intervistare ...(38)

Gli echi dell'impresa di Rizzo si ritrovano nella corrispondenza di de Risèis con la moglie:

... ho provato grande gioia per la nuova incredibile azione di quel diavolo di Rizzo! ... Il rapporto di Rizzo è magnifico, senza una parola di troppo, come se fosse la cosa più semplice del mondo. Egli dice che mentre era sulla via

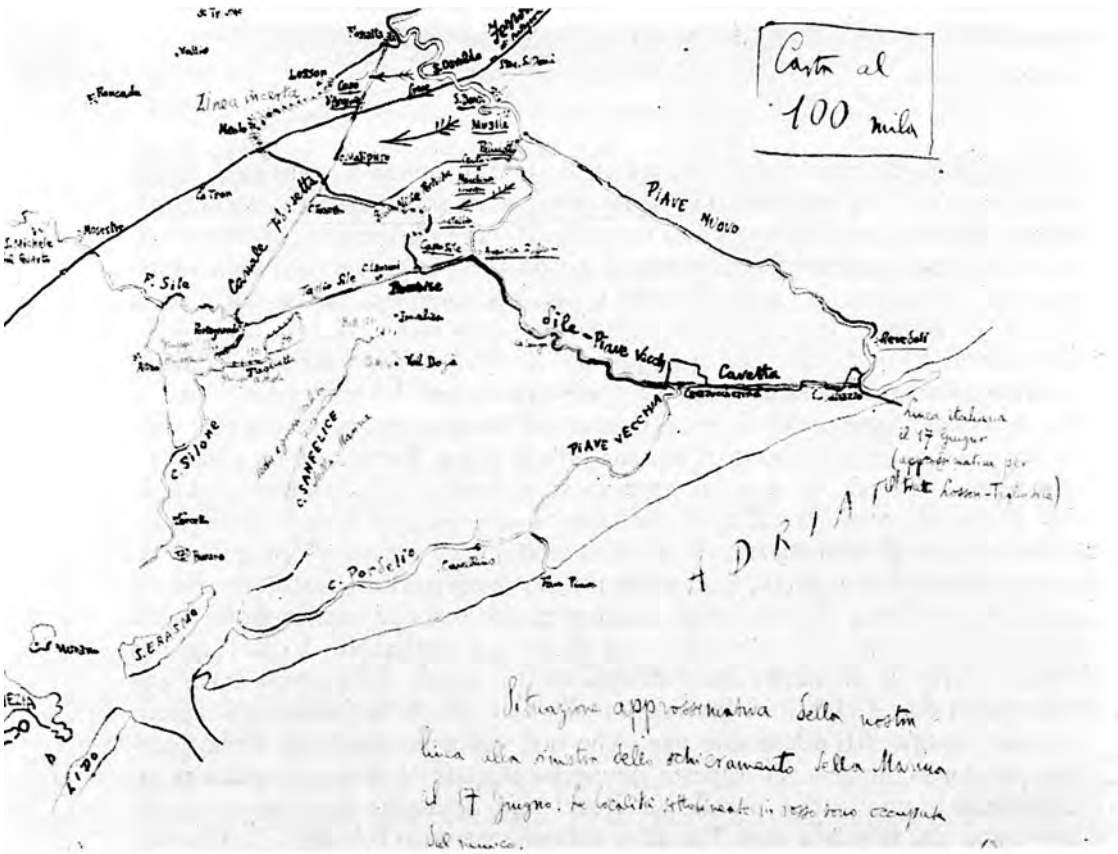
(35) *Ibidem*, n. 174, Venezia 24 aprile 1918.
(36) *Ibidem*, n. 178, Venezia 31 maggio 1918, "riservatissima".
(37) *Ibidem*, n. 182, Venezia 16 giugno 1918.
(38) *Ibidem*, n. 181, Venezia 10 giugno 1918. Maffii firma col nuovo grado di capitano.

del ritorno da un giro esplorativo ha visto fumi di poppa e, pensando essere stato scoperto, ha giudicato trovarsi in presenza di squadriglie di cacciatorpediniere; data la grande disparità di forze, ha stimato opportuno prevenire l'attacco, assalendo prima lui e ha virato di bordo. Le due grosse navi erano *letteralmente* circondate da caccia; il resto lo sai, ma come due unità, per quante piccole, abbiano potuto passare inosservate a cento metri da due caccia, è un miracolo. E lì, in mezzo, con quel po' po' di avversari a destra e a sinistra, ha tranquillamente silurato. Chi sa che sorpresa per l'Ammiraglio e per la scorta nemica! Questa si è in parte lanciata all'inseguimento, ma era così vicina che i colpi scoppiavano di prora alle nostre unità. Rizzo non ha voluto rispondere col fuoco per non far apprezzare al nemico la distanza; pensa, in quel momento, avere la calma di ordinare di *non* sparare! E si è intelligentemente servito di altri mezzi, di cui uno scoppiando vicino all'inseguitore lo ha certamente danneggiato, ma ancora più certamente gli ha fatto stimare più prudente la ritirata. E così, senza quasi armi con velocità assai minore, i due contro dodici se ne sono tornati a casa senza una graffiatura. I siluri lanciati hanno colpito in tal modo che l'affondamento, specie della prima nave che ne ha avuti due, è sicuro ... Pensa che nella battaglia dello Jutland gli inglesi, vincitori, hanno affondato due navi, che non valevano quelle di Rizzo, perdendone loro cinque o sei. Questo dovrebbe tappare la bocca ai criticoni incompetenti e una buona parola per Revel non dovrebbe mancare. Quando cercavamo una battaglia tipo Trafalgar abbiamo perduto l'*Amalfi* e la *Garibaldi*, ora nei porti e in mare aperto siamo noi che affondiamo; certo che dei Rizzo e dei Pellegrini non se ne trovano facilmente, ma il saper trovare e utilizzare gli uomini è anche merito dei capi. Rizzo ha silurato, ma in potenza abbiamo silurato queste navi un po' tutti noi che abbiamo navigato in questi tre anni. Noi sappiamo ma il Paese non *vuol* sapere cosa significa battere il mare in questi momenti, e non può sapere cosa sia il mestiere del Comandante, ora. Pochi esploratori, poche siluranti assolvono compiti che noi stessi avremmo pensato impossibili prima della guerra, eppure si fanno le meraviglie perché i sottomarini silurano i piroscafi e qualche borghese o gallonato domanda ancora cosa fa la Marina! Ad Ancona pare sia stato un delirio di entusiasmo, e così sarà stato a Venezia e dove la guerra si sente e si sente. Goiran, Pellegrini, Ciano, Rizzo, Pagano, Aonzo sono marinai che hanno imparato sul mare che la vita non è tutta un divertimento ...(39)

Dopo l'attacco austriaco del 15, Maffii si reca nella zona del Taglio del Sile e subito riferisce:

... nonostante i contrattacchi della Brigata Sassari e della Brigata Arezzo, le truppe nemiche che ... passarono il Piave Nuovo tra S. Osvaldo e il Paludello, hanno fatto ... qualche nuovo progresso specialmente ad ovest del Canale Fossetta e della strada Capo d'Argine - Casa Malipiero. Si combatte per il possesso di Losson e di Meolo. Si attendono per stasera nuovi sforzi avversarii in questa direzione. Nuove truppe italiane di rincalzo affluiscono pertanto ad ogni ora in senso opposto a quello delle direttrici dell'avanzata austriaca

(39) *Ibidem*, n. 125, c. 98-99, lettera del giugno 1918 priva di più precisa indicazione ma successiva al 9, giorno dell'impresa di Rizzo.



La situazione della linea italiana al 17 giugno 1918. I medi e i grossi calibri della Regia Marina erano schierati fra il Canale Silone e il Canale Pordelio.

... Quanto al settore che interessa la Marina la situazione è la seguente: le batterie natanti, che erano dislocate lungo il Taglio Sile e che ieri l'altro notte vennero ordinatamente ritirate al di qua di Portegrandi, sono state ora piazzate in parte nel Canale Silone e in maggior parte lungo il Canale del Taglietto. Esse sono state attivissime e battono, man mano che le truppe nemiche procedono, le colonne e i concentramenti aversarii ...(40)

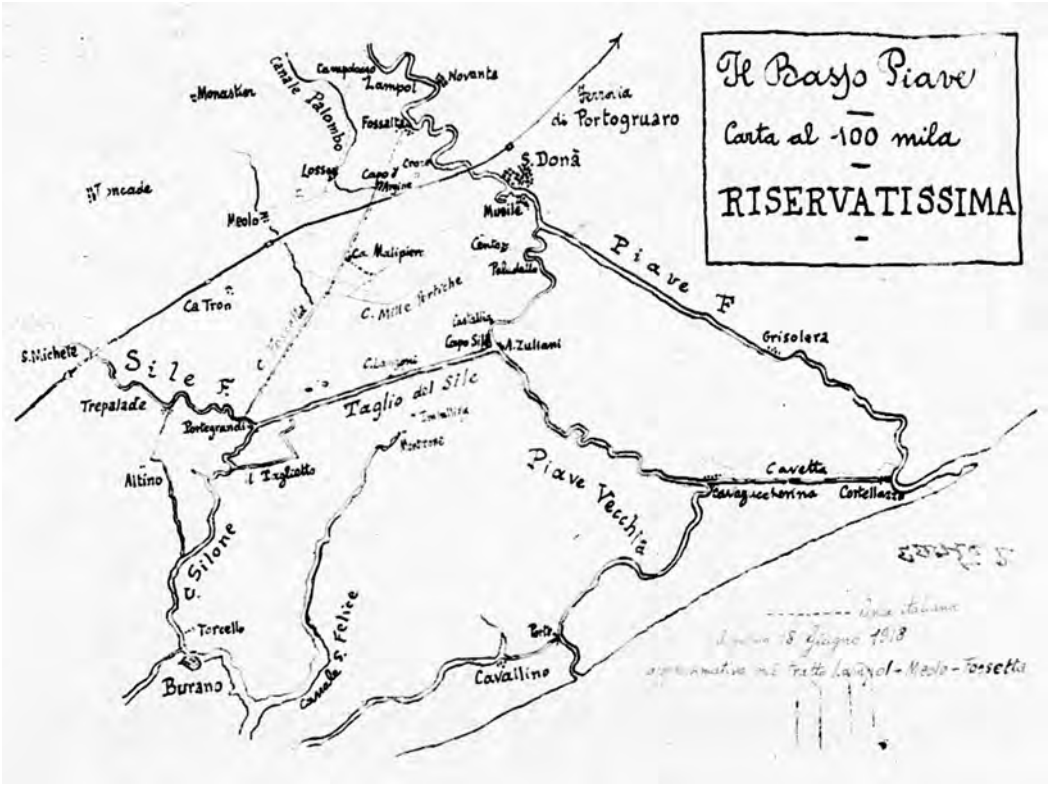
E il giorno dopo riprende la corrispondenza di Maffii:

... ieri sera un nostro potente contrattacco di truppe speciali — in maggioranza arditi — aveva avuto rapido successo, ricacciando il nemico dai pressi di Fossalta, riconquistando Croce e una parte della zona di Capo d'Argine; ma nella notte e stamane un'intera divisione austriaca fresca ha eseguito una formidabile punta offensiva a nord-ovest di Fossalta e dell'ansa di Lampol; per cui le nostre truppe d'assalto, che avevano magnificamente respinto gli austro-ungheresi fin quasi contro l'argine del Piave tra Fossalta e Ca' Gradenigo (S. Donà), hanno dovuto ripiegare sulla linea del Canale Palombo. Anche l'ansa di Lampol ha dovuto essere sgombrata dai nostri. Oggi il nemico ha occupato Meolo ...(41)

---

(40) *Ibidem,* n. 183, dal Sile 17 giugno 1918. Si veda pure la carta al 100 000, allegata e qui riprodotta.

(41) *Ibidem,* n. 184, Venezia 18 giugno 1918. Si veda pure la carta al 100 000, allegata e qui riprodotta.



La linea italiana al 18 giugno 1918.

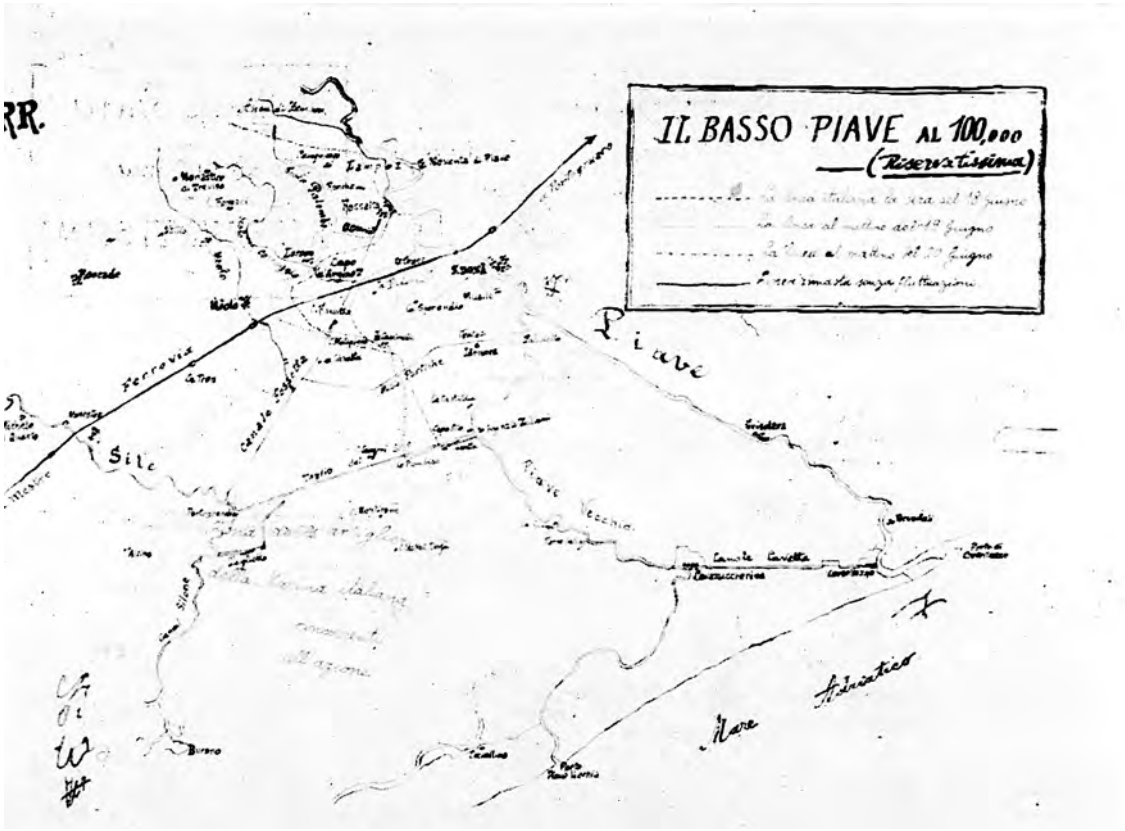
Nella successiva lettera Maffii descrive la situazione come ancora fluttuante:

> ... quello che caratterizza quest'aspra ed incessante battaglia del Basso Piave è la continua alternativa di balzi indietro e di ripiegamento che noi e gli avversarii facciamo ...(42)

Vi è poi un vuoto epistolare:

> ... in questi giorni non ho potuto inviarLe il consueto rapporto perché dovevo — per raccogliere elementi necessari agli articoli miei e dei colleghi — spostarmi da un settore all'altro della vasta zona fra il Canale Fossetta e il mare, a seconda che gli avvenimenti lo richiedevano; né ho potuto tornare a Venezia che per breve tempo, per spedire gli articoli. Ho però lasciato a Giordani l'incarico di informarLa delle vicende più interessanti della battaglia così lietamente pronunciatasi per le nostre armi, dopo una settimana di dure prove e di crudeli alternative. Mi propongo di riassumere in articoli appositi l'attività superba delle artiglierie della Marina e quella non meno indefessa dei nostri idroaviatori. E spero che le circostanze mi consentano ancora di narrare gesta di valore dei marinai ... Ho trovato alla testa di ponte di Cortellazzo l'Amm. Molà che conduceva a visitare le nuove linee l'Amm. Reiner, nuovo

(42) *Ibidem*, n. 185, Venezia 20 giugno 1918. Si veda pure la carta al 100 000, allegata e qui riprodotta.



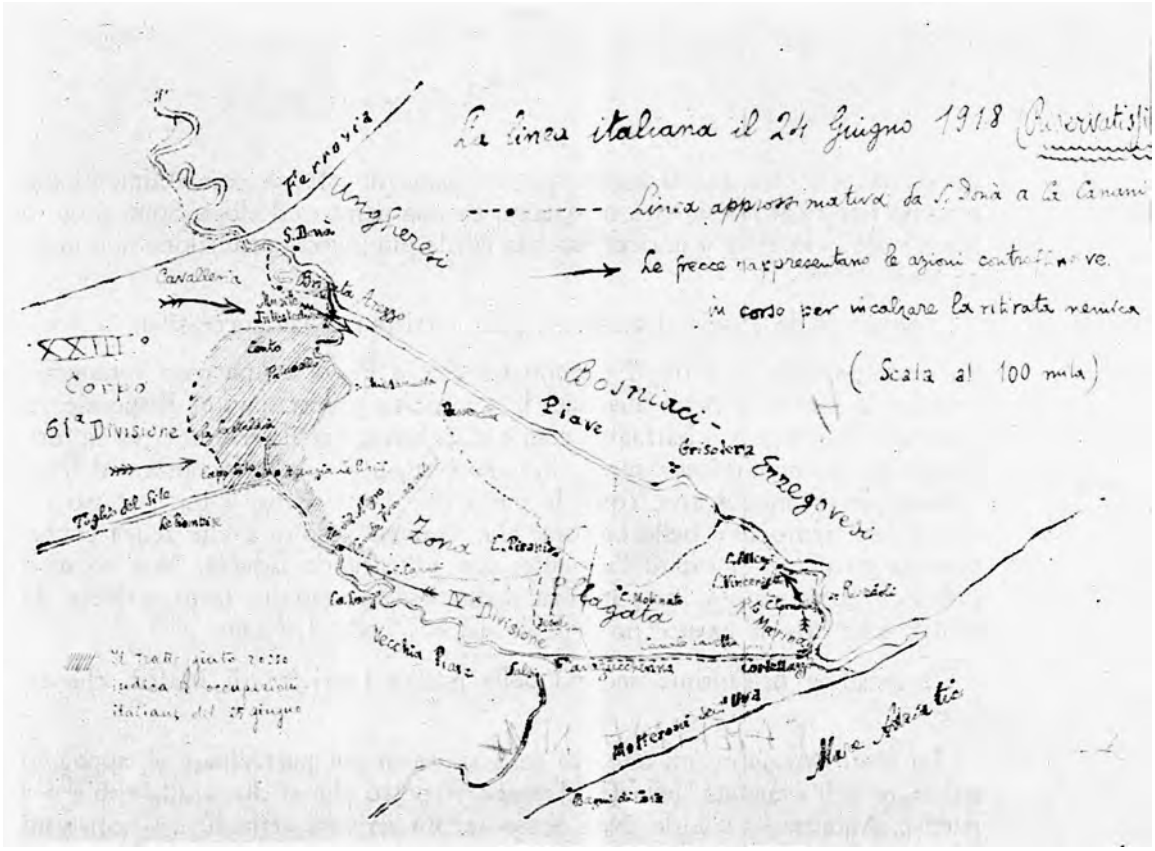
La linea italiana dalla sera del 18 giugno al mattino del 20 giugno 1918.

Comandante della Brigata Marina. Entrambi mi hanno raccomandato di mettere in evidenza il contributo dei Battaglioni di Marina alla controffensiva iniziata in questa zona dalla III Brigata bersaglieri; ed anche per questa ragione ho un poco allargato i tempi nel narrare, nell'articolo speditoLe questa sera, insieme con quello di Giordani, le azioni del 21 e del 22 compiute dai marinai, specialmente arditi, a nord di Cortellazzo e ad ovest di Cavazuccherina. Con le difficoltà che Lei immagina, dati i mezzi di trasporto di cui mi debbo esclusivamente servire — ieri solamente ho percorso 28 chilometri a piedi — purtuttavia ho potuto tenermi continuamente a contatto col gen. Ceccherini, col Com.te Sirianni (che dal 1° giugno risiede nei pressi della ex batteria Bordigioni), coi Comandanti Foschini, Bruzzone, Paoletti, Biancheri, Mengotti, Aliprandi, Ascoli, Speciale e Tür, nonché cogli ufficiali che guidavano i reparti all'azione o le varie batterie al fuoco.(43)

I postumi dei successivi combattimenti sono riflessi in una successiva notazione di Maffii:

... Tutto il terreno ad est della linea Fossalta - Losson - Canale Fossetta è impressionante per il grande numero dei cadaveri austriaci giacenti e per le

(43) *Ibidem*, n. 186, Venezia 24 giugno 1918 notte. Si veda pure la carta al 100 000, allegata e qui riprodotta.



La linea italiana al 24 giugno 1918. Sono evidenziate le azioni controffensive in corso e le occupazioni del giorno successivo.

tracce continue della rotta nemica, nonché degli effetti terrificanti dei tiri delle nostre batterie.(44)

Gli echi della positiva evoluzione delle sorti della guerra per l'Italia si riflettono nella corrispondenza di de Riseis con la moglie:

> ... Il nemico voleva atterrare ed atterrire per mare, ma ha sbagliato; i suoi conti ... Pellegrini è prigioniero, tutti se ne sono dimenticati, eppure il suo eroismo è di marca purissima, fatto di devozione e sacrificio. La sua ora verrà ma intanto faccio il possibile per non farlo dimenticare. La Camera si è condotta bene compreso Turati che ha parlato in modo ammirevole ... Ci sono buone ragioni per credere che Pellegrini abbia affondato la *Tegetoff* [*sic*] e che a galla non sia rimasta che una delle quattro "Viribus" oltre alla perdita temporanea di una corazzata più piccola e del caccia! Cercherò di far comprendere al pubblico (servendomi della stampa) che il Capo di Stato Maggiore Revel ha il diritto di essere ricordato. Rizzo avrà la commenda di Savoia non potendo avere una seconda medaglia d'oro; tutti insieme poi avranno un milioncino e mezzo circa. Gridano "Viva l'Italia" ma io aggiungo: Viva il mare, grande maestro! Mi è giunto un numero della *Fiaccola* con un articolo: I marinai d'Abruzzo. Arturo e Luigi de Riseis! Per Billy va bene ma io vorrei che finissero di parlare di me. Il giornale che ho fatto fare per i marinai ha molto suc-

(44) *Ibidem*, n. 187, Venezia 25 giugno 1918.

cesso; ha così ottenuto il suo scopo: valanghe di lettere, componimenti più o meno letterari, poesie che si reggono su una gamba ed elogi. Sono proprio bravi i nostri marinai e la riconoscenza per la più piccola attenzione non manca loro ...(45)

La gioia di de Riseis si accresce nella corrispondenza successiva:

La rioccupazione di tutto il terreno tra Sile e Piave è una cosa veramente grande; la presenza degli austriaci lì era molto preoccupante. Risponde ed equivale ad una grossa battaglia; essa è stata dura, per il terreno e per la resistenza del nemico; adesso questi dirà che è fuggito perché le zanzare dell'acquitrino lo incomodavano, come la piena del Piave l'altra volta. Il fatto sta che hanno avuto una bella batosta, che Venezia respira e che senza cantar vittoria possiamo guardare l'avvenire con più grande fiducia. Non so se il pubblico abbia capita l'importanza della cosa, perciò ho fatto scrivere da Maffii (che era sul posto) un articolo ad hoc nella *Tribuna* ...(46)

S'intensifica nell'ultimo scorcio della guerra l'attività di Maffii, che riferisce:

... Lo Stato Maggiore mi imbarca sulle siluranti per partecipare all'appoggio dal mare dell'avanzata della III Armata. Aspetto che si diradi la nebbia per partire. Andremo a Caorle. Non posso ancora scrivere articoli ... Occorre un ufficiale cinematografista per Montuori e Gengarelli; poiché io non posso essere in ogni luogo, in terra e in mare ...(47)

E intanto de Riseis continua a scorrazzare per l'Italia organizzando mostre, conferenze, ecc.

In fondo ne esco bene, rimane solo quell'indecifrabile sentimento di non poter fare ciò che si vorrebbe per ragioni indipendenti dalla propria volontà: se i superiori si contentano del mio lavoro, non ne sono contento io. Tra l'altro devo far compilare migliaia di opuscoli per i marinai americani ed inglesi che operano in Italia. Non è facile però perché la materia abbraccia arte, guerra, Adriatico, ecc. ecc. ... Ho visto l'Ammiraglio Marzolo che mi ha detto che venerdì scorso in Piazza S. Marco ha appesa al petto di Billy la medaglia d'argento. Immagino ci sarà poca speranza che egli racconti per lettera la cerimonia! In queste cose è quasi peggio di me! Pare che lo manderanno come ufficiale di collegamento degli aviatori americani, a Porto Corsini.(48)

Il lungo furioso conflitto volge al termine. Scrive Maffii:

... Ho spedito per corriere un articolo sul fatto di Pola.(49) La scongiuro di non farlo dattilografare (si perderebbe un tempo prezioso e non più recupera-

(45) *Ibidem*, n. 125, c. 99-100, lettere del giugno 1918 prive di più precise indicazioni.
(46) *Ibidem*, n. 125, c. 100, lettera del luglio-agosto 1918 priva di più precise indicazioni.
(47) *Ibidem*, n. 190, Venezia 31 ottobre 1918, ore 6 antimeridiane.
(48) *Ibidem*, n. 125, c. 101, lettera del settembre-ottobre 1918 priva di più precise indicazioni.
(49) Si tratta dell'affondamento della *Viribus Unitis* operato nel porto di Pola il 1° novembre 1918 da Raffaele Paolucci e Giovanni Raffaele Rossetti.

bile) ma di trasmetterlo subito alla *Tribuna*. I miei colleghi possono lavorare sugli elementi in esso contenuti. Se quest'articolo ritarda di un solo giorno, non sarà più pubblicato, perché nuovi avvenimenti, anche maggiori di questo, incalzano ... Sono malato. Ho preso febbre e scalmana per andare in linea l'altro giorno oltre il Piave (25 km a piedi; assoluta mancanza di mezzi); ma l'entusiasmo qui è tale che nessuno pensa né a malanni né a stanchezza. Gli avvenimenti più impreveduti si succedono di ora in ora con tale crescendo d'importanza e di grandiosità e di rapidità che ne siamo storditi e commossi. Stanotte, partiamo per Trieste. Di là, col primo mezzo possibile, Le invieremo nostre notizie e materiale. Non so se possiamo ancora scrivere notizie su notizie che hanno interferenza colla politica. Le invio a Lei riservatamente. Nel caso che siano sfruttabili, Ella se ne varrà come meglio crederà benché io non Le narri probabilmente che cose note. La sera del 31 la flotta austro-ungarica ha inalberato in tutti i porti dell'Adriatico bandiera jugo-slava. L'ammiraglio von Horthy ha consegnato — d'ordine di Carlo I — la flotta, il materiale e le provviste al delegato del "Consiglio nazionale degli Slavi del Sud" che è il comandante Janko Vukovic, comandante provvisorio, quindi, della flotta ex-imperiale. Il dipartimento marittimo di Fiume è agli ordini del capitano di fregata Dvorski. Il comando della flottiglia incrociatori a Cattaro è assunto dal comandante Leva. Anche le navi di Sebenico hanno un comando jugo-slavo.(50) Contemporaneamente un radio da Trieste chiedeva al "Comando flotta Intesa" di Venezia l'autorizzazione di inviar qui una torpediniera con i parlamentari del "Comitato Salute Pubblica" di Trieste. Il Comando in Capo ha risposto consentendo. Ieri mattina infatti la torpediniera *N. 3* al comando del t.v. Vucetich ha salpato da Trieste, s'è diretta all'altezza di Caorle, dove s'è incontrata (ore 9.30) con la squadriglia delle nostre *P.N.* comandate dal c.c. Almagià. La *3* austriaca è stata presa a rimorchio, avendo avuto avaria in macchina, dalla nostra *4PN* (t.v. Maroni) e poco dopo mezzogiorno è entrata nel porto di Lido, fuori gli sbarramenti, dove un motoscafo con a bordo il c.v. Rota attendeva per prendere i parlamentari. Essi sono quattro: Marco Samonà, Alfredo Gallini, Giuseppe Fervoglia, membri del *Comitato di Salute Pubblica*, e il prof. Jucomir Tommasic membro del *Comitato jugo-slavo di Trieste*. ((ahi, ahi!)). Bendati, i quattro personaggi sono stati condotti dal Com.te Rota al Comando in Capo, dove li ha ricevuti S.E. L'ammiraglio Marzolo. La conferenza è durata dalle 13.50 alle 15 ed oltre. Costoro hanno chiesto l'intervento dell'Italia, anzi, dell'Intesa per l'ordine pubblico e l'approvvigionamento della città — che sono perturbatissimi — ed anche per tutelare Trieste contro possibili rappresaglie e saccheggi dei soldati

(50) Notizie sull'attività della Marina in Dalmazia durante questo periodo sono state accertate dallo scrivente in AS ZARA, *Governo della Dalmazia e delle isole dalmate e curzolane*; b. 1, fasc. "Operazioni Ministero Marina ...", 1918; b. 3, fasc. "Relazioni del Comando della nave *Puglia*, sviluppi commerciali, rotte di sicurezza, requisizione di piroscafi e salvacondotti di navigazione tra le due sponde adriatiche", 1918; b. 18, fasc. "Bandi e ordini del giorno a stampa del Comando Supremo dell'Esercito, del Comando in Capo Militare Marittimo nella Dalmazia e nelle isole dalmate e curzolane, e del Governo omonimo", 1918-1919, e "Circolari del Comando in Capo Militare Marittimo nella Dalmazia e nelle isole dalmate e curzolane, e del Governo omonimo", 1918-1919; b. 20, fasc. "Copie di relazioni politiche redatte da vari Comandi militari; notiziari della Regia nave *Puglia* in missione a Spalato", 1918-1920.

austriaci in ritirata, che hanno deposto le armi, molti anche la divisa, e, sbandati, minacciano i dintorni della città. Altri parlamentari triestini sono arrivati con un rimorchiatore. Un motoscafo, con guardiamarina, due marinai e una donna, dall'altra sponda è giunto a Malamocco. S.E. Marzolo si è recato ieri, dopo tali avvenimenti, al Comando Supremo. Conferenza con il gen. Diaz. Ignoro che sia stato deciso. So però che stanotte parte di qui per Trieste una brigata bersaglieri con materiale, provviste, artiglierie, ecc. Il naviglio sottile l'accompagna. E io seguirò il naviglio sottile ... Sem Benelli spedisce un articolo del fatto per il *Giornale d'Italia*. La prego di farlo uscire contemporaneamente.(51)

Intanto de Riseis si è recato a Trieste e di lì:

Il viaggio è stato lungo ma è stato compensato dalla qualità della meta; siamo giunti tra la nebbia e la pioggia ma abbiamo subito constatato la grandezza del giubilo della popolazione che non diminuisce. Questa è veramente una grande ora! Sono stato infiorato in automobile; ecco una sensazione nuova per me! Soldati e marinai ex-austriaci ora di nazionalità e con coccarde tricolori sono a contatto con i nostri; la situazione è alquanto paradossale ma sarà presto chiara. Ho conosciuto il famoso Bamfield che dorme insieme al nostro caposquadriglia Pierozzi presso i nostri aviatori.(52)

Si conclude qui, così come riflessa dalle carte, l'esperienza del comandante de Riseis quale destinatario di notizie ufficiali dal fronte e quale mittente di sentite notazioni alla moglie.

CARMINE VIGGIANI

Carmine Viggiani è nato a Bernalda (Matera) l'11 agosto 1941. Laureato in giurisprudenza, è diplomato in archivistica, paleografia, diplomatica. È direttore dell'Archivio di Stato di Chieti, e della Sezione di Lanciano.

Ha inventariato numerosi fondi di archivi pubblici (Tribunale straordinario dei tre Abruzzi, Intendenza - Monasteri soppressi) e privati (Zambra, de Riseis, Spataro).

Ha pubblicato vari studi storico-archivistici su problematiche emergenti dalle fonti documentarie.

---

(51) *Ibidem*, n. 191, Venezia 2 novembre 1918 sera, "riservatissima".
(52) *Ibidem*, n. 125, c. 101-102, "da Trieste liberata", lettera dell'8 novembre 1918.

PROPAGANDA SOVVERSIVA E CONTRO-PROPAGANDA NAZIONALE ALL'INTERNO DELLA REGIA MARINA DAL PRIMO CONFLITTO MONDIALE AL FASCISMO

Parte prima: La propaganda nel primo conflitto mondiale

LUCA MARTINES

La propaganda e l'opinione pubblica dalla neutralità all'intervento

Quando iniziarono le ostilità nel luglio del 1914 era opinione diffusa che il conflitto si sarebbe risolto rapidamente, che le operazioni militari sarebbero durate ben poco, e che la situazione venutasi a creare sarebbe stata risolta o con una rapida vittoria militare o per via diplomatica, attraverso accordi e scambi così come più o meno era avvenuto fino ad allora: le grandi potenze dopo alcune manifestazioni di forza e sulla base di queste avrebbero trovato una soluzione negoziale alle rispettive richieste e pretese.

Nessuno poteva immaginare che una guerra lunga e sanguinosa avrebbe devastato per anni l'Europa, causato la morte di circa 13 milioni di individui, e distrutto economicamente e moralmente tutti i paesi coinvolti: tutti i belligeranti entrarono quindi impreparati nel conflitto, non tanto per quello che concerneva strettamente i mezzi militari o le risorse economiche, ma soprattutto per quello che riguardava l'ampiezza dei mezzi impiegati e le modalità di combattimento.

La grande guerra fu combattuta tanto dai soldati che dalla popolazione civile che sosteneva economicamente e moralmente il paese, e divenne quindi necessario svolgere un'azione di sostegno e incitamento sia dei militari, duramente provati dalle pesanti condizioni di vita a bordo delle navi o nelle trincee ed esposti alla pressante propaganda disfattista svolta

dal nemico, sia dei civili, sottoposti alla durezza del regime di guerra e anch'essi sensibili ai messaggi della propaganda pacifista, socialista, anarchica, sovversiva o disfattista che in questo contesto aveva trovato un fertile terreno per svilupparsi e diffondersi.

La necessità di svolgere una tale attività di sostegno morale non venne tuttavia percepita subito, e infatti i governi e i vertici militari di tutti i paesi coinvolti entrarono sostanzialmente impreparati in un conflitto di natura anche psicologica che l'imprevisto prolungarsi delle ostilità avrebbe richiesto negli anni successivi.

La situazione italiana presentava poi alcune particolarità perché il paese, alleato con gli Imperi centrali, non essendo scattato il *casus foederis* della Triplice Alleanza, decise inizialmente per la neutralità sulla base della convinzione riassunta nella formula del "parecchio" di Giolitti ("Potrebbe essere, e non appare improbabile, che, nelle attuali condizioni dell'Europa, parecchio possa ottenersi senza una guerra", aveva scritto Giolitti all'onorevole Peano); nello stesso tempo era in corso tuttavia un intenso lavorio diplomatico sia con l'Austria, tramite anche la Germania, sia con l'Intesa il quale, in seguito a lunghi negoziati, portò alla firma del Patto di Londra a cui fece seguito la dichiarazione di guerra all'Austria e, sebbene con un notevole ritardo, quella alla Germania.

Vi fu dunque un lungo lavorio nei confronti dell'opinione pubblica che, sballottata in una direzione e nell'altra, dall'alleanza con la Germania e l'Austria alla neutralità, da questa all'alleanza con le potenze della Triplice Intesa e poi all'ingresso in guerra, cominciava a percepire un senso di sbandamento e confusione, a porsi domande e a dubitare, il tutto favorito e acuito dalla divisione della classe dirigente, dall'instabilità governativa, dall'opera propagandistica interventista a cui si contrapponeva quella neutralista svolta dai partiti dissenzienti che però non riuscirono mai a raggiungere e porre in essere una linea politica unitaria.

In un clima misto di eccitamento e preoccupazione molti pensavano alla rivoluzione, seppure in un'ampia varietà di posizioni che andavano dalla rivoluzione sociale proletaria o anarchica all'abbattimento della monarchia e l'instaurazione della repubblica.

La propaganda interventista

La linea interventista era sostenuta da un insieme di partiti e movimenti con prospettive e progetti molto differenti fra loro e che spesso si

tingevano anche di aspetti rivoluzionari e sovversivi.

In prima linea vi erano innanzitutto i nazionalisti e i futuristi che già da tempo predicavano il culto della "guerra per la guerra" e i cui temi della campagna propagandistica erano più o meno quelli che erano stati coniati in occasione della guerra di Libia: dal "noi vogliamo glorificare la guerra, sola igiene del mondo, il militarismo, il patriottismo, il gesto distruttore dei libertari, le idee belle che uccidono, e il disprezzo della donna" del Manifesto del Futurismo agli appelli lanciati dalle colonne delle riviste *Il Regno* e *Il Leonardo* che si proponevano di risvegliare e rafforzare la coscienza di classe della borghesia e presentavano l'imperialismo come la soluzione ideale per rimediare ai conflitti sociali e alle ricorrenti crisi economiche.(1)

Vi era poi l'Associazione Nazionalista Italiana la cui giunta esecutiva, il giorno stesso della dichiarazione di guerra all'Austria, aveva votato un ordine del giorno con cui si invitavano gli aderenti a "fare attiva propaganda per preparare il Paese ad affrontare virilmente qualsiasi necessario cimento", esaltando la guerra "bella in sé perché ha una sua virtù moralizzatrice", come scriveva Scipio Sighele nel 1911.

Non si trattava soltanto di realizzare un'irredentistica "quarta guerra d'indipendenza", come volevano gli interventisti democratici, ma di inaugurare una politica di grande potenza: "L'Italia è, e molto più deve essere, una Potenza mondiale", aveva affermato uno degli esponenti; ma la realizzazione di tale progetto richiedeva un governo autoritario ed assolutistico, e dunque la guerra poteva rappresentare l'occasione propizia per un capovolgimento antidemocratico che avrebbe potuto prendere le mosse da un colpo di mano della monarchia.

Nelle colonne di *Idea Nazionale* del 13 maggio si leggeva:

> Oggi l'ora suprema è sonata; l'ora del Re. L'Italia attende. Non il Governo può compiere l'atto supremo; non il Paese può compierlo; e tanto meno il Parlamento, torbida cancrena della nostra giovane vita nazionale ... Egli, ed Egli soltanto, può e deve salvare l'Italia che Dio ed il popolo confidarono alla sua Stirpe, e la salverà.(2)

Gabriele D'Annunzio nel maggio del 1915 si impegnò in una serie di

---

(1) G. Lehner, *Economia, politica e società nella prima guerra mondiale*, Messina-Firenze, G. D'Anna, 1973.

(2) *Idea Nazionale*, 13 maggio 1915, da R. De Felice, *Mussolini il rivoluzionario*, Torino, Einaudi, 1965 e 1995.

pubbliche arringhe con cui incitava ed esortava la popolazione a scavalcare la volontà del parlamento con varie azioni anche di carattere intimidatorio:

> Formatevi in drappelli, formatevi in pattuglie civiche; e fate la ronda, ponetevi alla posta, per pigliarli, per catturarli. Fate la vostra lista di proscrizione, senza pietà. È necessario che oggi, intorno a Montecitorio dove si può forse ancora cianciare e differire, voi siate un cerchio di volontà coercitiva, una tenaglia che non rilascia quel che ha serrato.

Anche Benito Mussolini, dopo aver lanciato dalle colonne dell'*Avanti!* un deciso "Abbasso la guerra", dichiarerà in seguito che, essendo il parlamento "il bubbone pestifero che avvelena il sangue della nazione, per la salute d'Italia bisognerebbe fucilare nella schiena qualche decina di deputati".(3)

Accanto ai nazionalisti vi erano poi le frange estremiste ed "eretiche" del movimento operaio, tra cui i leader del sindacalismo rivoluzionario Alceste De Ambris e Filippo Corridoni, che speravano in una guerra rivoluzionaria che capovolgesse non solo gli assetti internazionali ma anche gli equilibri sociali all'interno dei paesi, aspetto più o meno condiviso dalla corrente di anarchici che si distaccarono dalla linea avversa alla guerra.(4)

Repubblicani, radicali e socialriformisti di Bissolati completavano poi tale schieramento.

I repubblicani, fedeli alla tradizione risorgimentale mazziniana, massonica e garibaldina, e decisamente opposti alla Triplice Alleanza, assunsero

---

(3) Da G. Lehner, *op. cit.*

(4) Massimo Rocca (Libero Tancredi), già da tempo su posizioni più o meno eterodosse dell'anarchia, il 20 agosto 1914 aveva preso su *L'Iniziativa* una netta posizione contro l'"irresponsabilità eretta a sistema" dei socialisti, dichiarandosi decisamente a favore dell'intervento: "Una sconfitta tedesca significa spezzare il militarismo germanico che obbligò il mondo a tarpare le ali del suo spirito rivoluzionario per difendere la propria esistenza ... Il suo crollo vuol dire un gigantesco passo avanti sulla via della libertà e la possibilità di risolvere per lungo tempo le questioni nazionali e di razza: vuol dire creare il terreno sul quale l'emancipazione operaia potrà svilupparsi e vincere"; da R. De Felice, *op. cit.* Per quello che concerne la posizione degli anarchici si veda anche P.C. Masini, *Storia degli anarchici italiani da Bakunin a Malatesta*, Milano, Rizzoli, 1969; E. Santarelli, *Il socialismo anarchico in Italia*, Milano, Feltrinelli, 1973; A. Borghi, *Mezzo secolo di anarchia*, Napoli, ESI, 1954.

in un primo momento un atteggiamento nettamente contrario alla guerra, non solo a quella a fianco dell'Austria ma alla guerra in sé e per sé: di fronte all'eventualità del conflitto, la commissione esecutiva del partito, pur ribadendo la propria fede nei principi di nazionalità e pur affermando la propria simpatia per i popoli balcanici, aveva invitato tutti i repubblicani a vigilare, a mettere il popolo in guardia e a organizzare la "più virile resistenza" contro ogni manovra mirante a portare l'Italia in guerra soprattutto a fianco dell'Austria.

Tuttavia poco meno di un mese dopo, quando l'Italia aveva ormai dichiarato la propria neutralità e la possibilità di un intervento a fianco della Triplice Alleanza era sfumato, il gruppo dirigente cominciò a muoversi verso l'idea che il paese dovesse prendere parte alla guerra contro l'Austria: il 1° agosto 1914 il giornale *L'Iniziativa* aveva scritto infatti che "Il nostro popolo sarà con gli oppressi e non con gli oppressori", e che la guerra contro l'Austria avrebbe completato l'unità nazionale e riunito gli irredenti alla madre patria.(5)

Ben più incisivo il messaggio che fu lanciato dall'Alleanza repubblicana universale con il manifesto del marzo 1915 sul tema "Guerra o repubblica", caratterizzato da uno spirito decisamente antimonarchico ("Non più troni né altari"), da una netta denuncia della linea neutralista voluta dalla "nefasta monarchia dei Savoia" e "dal suo degno rappresentante Calandra", da un appello rivolto al popolo e soprattutto "all'esercito della Repubblica Italiana" di insorgere per tutelare l'onore e gli interessi della Patria che "una monarchia nefasta e una dinastia codarda vorrebbero condannata all'ostracismo" e di valicare i confini per correre in soccorso degli oppressi contro gli oppressori.

Per i socialisti riformisti la guerra, se avesse condotto al dissolvimento dell'Austria e alla distruzione dell'impero germanico, avrebbe potuto significare, oltre che il compimento dell'unità italiana, anche l'inizio di una nuova era per il mondo.

Il 22 agosto Bonomi aveva scritto su *Azione Socialista*:

> Se l'impero degli Hohenzollern dovesse crollare, e quel mostruoso agglomerato di popoli che sta sotto lo scettro degli Asburgo dovesse dissolversi, permettendo alle varie stirpi di aggregarsi liberamente secondo le loro inclinazioni nazionali, la civiltà dell'Europa farebbe un gigantesco passo avanti ... La guerra, dunque, può essere una guerra

(5) *L'Iniziativa*, 1° agosto 1914, da R. De Felice, *op. cit.*

Manifesto dell'Alleanza repubblicana universale sul tema "guerra o repubblica" (marzo 1915).

All'Italiani – Alle vendite carboniche – Alle Sezioni di tutta Italia

Mentre il popolo riponendo un'ultima fiducia nella *Nefasta Monarchia dei Savoia*, solennemente e generosamente invoca che essa intervenga nell'immane conflitto europeo a tutela dell'onore e dell'interessi dell'Italia e contro la barbarie dell'imperi centrali Austro-tedeschi impersonata nei due pazzi *criminali e sanguinari*, Guglielmo II e Francesco Giuseppe.
Questa a mezzo del suo degno rappresentante *Salandra, ironicamente e beffardamente fa sapere, che l'Italia rimarrà neutrale*; pur lasciando libertà incondizionata a gli ingordi speculatori di esportare ai nemici dell'umanità, grano, cereali ed altra merce, perché possano ancora *impinguarsi le tasche, già colme di denaro rubato al pubblico erario, affamando così*, questo generoso popolo d'Italia, *reo soltanto* di volere offrire la sua vita in olocausto della Patria. ...

Basta! Basta! Non più comizi neutralisti o intervenzionisti che ad altro non servono, se non a dividere forti energie, mettendole in contrasto fra loro.
Non più fiere minacce inconcludenti contro un governo immorale, contro una *dinastia codarda* che per fini *inconfessabili* è mani e piedi legata *ai due imperatori* delinquenti e sanguinari – *Ma fatti ci vogliono!!!*
Sia una buona volta chiuso il ciclo delle discussioni, le forze rivoluzionarie si concilino, e col *sangue si suggelli il patto dell'Azione. – Insorgiamo! Tutto è pronto!"*
Armi e munizioni ne abbiamo e ne prenderemo da per tutto – Dalle caserme trascineremo fuori i fucili che la monarchia vuole fare arrugginire, e le munizioni.
Dalle *barricate il popolo* dimostrerà ai *vigliacchi di dentro* che l'ora è suonata della riscossa e della ribellione, fuori d'Italia lo straniero calato dalle Alpi! *Vada verso Chiasso o donde venne!* Non impunemente si sfida un popolo!
Solo 24 ore durerà l'insurrezione travolgente che porterà la resurrezione, morale, politica, economica della nostra Italia!"
Sangue a torrenti verrà versato, che importa?! È l'anno Rosso!! *La morte celebra la sua Apoteosi* e lussuria e lasciva ci invita al suo convivio; e noi non dovremo andarci?
Avremo forse paura?
No, No! Noi le andremo incontro con il fucile e con la spada in pugno, la serenità nel cuore, il sorriso sulle labbra e ...

"Chi per la patria muor, vissuto è assai!"

Su le macerie fumanti, su quel sangue vermiglio, verrà versato per *idealità*

sublimi, sorgerà la *terza Italia*, l'Italia del popolo, la Repubblica Italiana!
Giorno di letizia e di raccoglimento sarà quello per il popolo d'Italia. ...
Le fanfare squillano, i tamburi rullano che è ... l'esercito della *Repubblica italiana si accinge a valicare i confini, corre in soccorso degli oppressi contro li oppressori* e di là gire in ... sul colle di San Giusto *banditore della civiltà di Roma al teutone barbaro.* – Lì sarà l'*apoteosi* dell'*Italia della Repubblica di Oberdan!*
Dalle Barricate alle Trincee e da queste alla ... *confederazione repubblicana dei popoli, sempre propugnata dalla mente divinatrice di Giuseppe Mazzini.*
Non più troni ne altari. I triregni e le corone reali e imperiali, formeranno musei *a perenne ricordo delle infamie e dei delitti delle Monarchie e dei Re* a danno dell'umanità, saranno scuole da cui, le future generazioni sapranno apprendere le ragioni per cui furono soppresse dai popoli imparando il bene operare per la Patria e l'umanità.

A GLI UFFICIALI DELL'ESERCITO ITALIANO

Il popolo sta per insorgere, in tutela dell'onore e degli interessi della Patria, che una *Monarchia nefasta* e una *dinastia codarda* vorrebbero condannata all'ostracismo.
Voi o *prodi e generosi ufficiali dell'esercito*, che in *cento battaglie cimentaste la vita*, che il mondo riempiste *delle vostre eroiche gesta*, che sempre *voleste rispettata la bandiera d'Italia.*
Vorrete macchiarvi il vostro onore, ordinando *il fuoco contro l'insorti su le barricate?!*
L'animo rifugge la semplice supposizione. – Gli ufficiali dell'esercito Italiano non si *macchieranno di un'onta* che *rimarrebbe indelebile.*
Venite a noi in quest'ora storica, imitate *i valorosi ufficiali dell'intrepido Portogallo*, e la *storia registrerà a caratteri d'oro l'avvenimento superbo e glorioso.*
Il popolo d'Italia che sente e palpita, *vi restituisce il giuramento che avete fatto alla monarchia e al Re, esso non ha più diritto di esistere.*
La monarchia e il Re vi hanno tradito!
La vostra lealtà di soldati vi fa vedere le cose sotto altro aspetto e vi pare impossibile di essere stati giuocati. La PROVA DEL TRADIMENTO *ve la daremo su le barricate.* Da quelle verrà dato il SEGNALE ALLA LOTTA.
Là vi attendiamo per la Repubblica per l'onore della patria!!
Chi in quest'ora suprema non è con il popolo è contro il popolo.
LA STORIA SARÀ GIUDICE!
VIVA LA REPUBBLICA – VIVA LA RIVOLUZIONE
VIA I SAVOIA E IL SUO GOVERNO

Roma, 14 marzo 1915.

> liberatrice ... Le frazioni rivoluzionarie hanno già la piena consapevolezza del posto che loro spetta. Esse sentono che la guerra agli imperi centrali non è la lotta per la soppressione della razza tedesca ... ma è la lotta per la liberazione del mondo dalla minaccia di un militarismo aggressivo, generatore del militarismo difensivo degli altri paesi. E per questo esse comprendono che la guerra attuale, accanto agli eserciti della Triplice Intesa, corrisponde a una rivoluzione.(6)

Su posizioni più o meno simili erano i radicali e la massoneria e alcuni gruppi di opinione che facevano capo alle riviste *Lacerba* e *Voce* e al quotidiano *l'Unità*.

Salvemini aveva posto abbastanza nettamente il problema della provvisorietà della neutralità e della necessità di un intervento italiano, nonché del carattere innovatore che si doveva dare all'interventismo; in un fascicolo del 7 agosto pubblicato sull'*Unità* aveva dichiarato che "la neutralità assoluta, per cui i socialisti ufficiali hanno preso posizione, non è in alcun modo sostenibile, né dal punto di vista teorico, né da quello pratico".(7)

Tale concetto era stato poi ribadito il 28 agosto:

> Bisogna che questa guerra uccida la guerra ...; già che il giorno è venuto, è desiderabile che tutti i nodi siano tagliati, affinché il nostro paese possa liberamente dedicarsi da ora in poi al compito immane della sua restaurazione interna – il solo e vero compito della nostra vita nazionale.(8)

In linea di massima quindi gran parte delle motivazioni interventiste, al di là della retorica, concernevano anche la politica interna nella speranza di usare la guerra per battere quelli che venivano identificati, a seconda degli schieramenti, come i principali nemici, e cioè il giolittismo, il parlamento, la borghesia, la monarchia e i socialisti: *Il Resto del Carlino* di Bologna e la *Gazzetta del Popolo* di Torino avevano impostato infatti la loro propaganda bellicistica non tanto contro la Germania, quanto contro i sindacati operai e le leghe contadine, dichiarando che "la guerra e lo squadrismo interventista sembravano l'antidoto ideale per soffocare l'ascesa delle classi subalterne".

---

(6) *Azione Socialista*, 22 agosto 1914, tratto da R. De Felice, *op. cit.*
(7) *L'Unità*, 7 agosto 1914, tratto da R. De Felice, *op. cit.*
(8) *L'Unità*, 28 agosto 1914, tratto da R. De Felice, *op. cit.*

La propaganda neutralista

La linea neutralista era invece sostenuta dai liberali che facevano capo a Giolitti, dai socialisti e dai cattolici i quali però non riuscirono mai a creare un fronte comune e a porre in essere una linea politica unitaria da contrapporre a quella degli interventisti.

I liberal-democratici dalle colonne de *La Stampa* di Torino avevano cercato di diffondere la dottrina della "neutralità interessata" espressa da Giolitti, e invocavano un ritorno di questo al governo in quanto ritenuto l'unico uomo in grado di risolvere la difficile situazione nel modo più vantaggioso per l'Italia.

Il movimento cattolico, non avendo ancora una sua vera e propria rappresentanza politica, si richiamava alle direttive e alle scelte politiche della Santa Sede, che sin dall'inizio delle ostilità aveva tentato la strada della diplomazia per evitare l'intervento italiano: l'*Osservatore Romano* sovente, anche se in modo velato, aveva manifestato le sue simpatie per l'Austria e auspicato una pacifica intesa sulle questioni controverse con l'Italia.

Tuttavia all'interno dei cattolici si potevano distinguere tre correnti:(9) gli elementi di estrema destra, vecchi temporalisti, filoaustriaci e filotedeschi, portati a vedere negli Imperi centrali le forze dell'ordine e della conservazione, e sostanzialmente ostili alla Francia massonica e irreligiosa; gli elementi di sinistra, pionieri dell'organizzazione contadina, con uno spiccato tono antimilitarista e pacifista che molto li avvicinava al neutralismo dei socialisti; e infine gli elementi di centro, moderati e portati a seguire la politica governativa.

I dirigenti cattolici erano quindi animati, da un lato, dal desiderio di non andar contro lo stato d'animo della massa contadina sostanzialmente avverso alla guerra e, dall'altro, dal desiderio di non urtare troppo palesemente il governo proprio ora che i cattolici stavano entrando nella vita politica italiana: non volevano essere considerati antipatriottici e ancora una volta assenti nell'ultima lotta del Risorgimento.

Il pontefice Benedetto XV (Pio X era morto il 20 agosto) aveva mantenuto la posizione neutralista e pacifista che era stata abbozzata dal suo predecessore; ma il 6 gennaio 1916 il conte Della Torre, presidente dell'Unione popolare, in un discorso a Roma aveva dichiarato che era necessario distinguere fra la neutralità della Chiesa, assoluta di necessità, e la

(9) P. Pieri, *L'Italia nella prima guerra mondiale*, Torino, Einaudi, 1965.

neutralità dei cattolici italiani, condizionata "dall'inviolabilità di quei diritti, di quelle aspirazioni, di quegli interessi, che costituiscono il patrimonio della nazione": in questo modo il Vaticano aveva dato ai cattolici la possibilità di aderire all'intervento.(10)

Il partito socialista italiano si trovava invece in una situazione particolarmente difficile perché i suoi omologhi europei avevano finito per appoggiare la guerra, così come era avvenuto in Germania dove il partito socialista tedesco aveva votato i crediti di guerra, in Francia con l'ingresso dei socialisti al governo dopo l'assassinio del leader Jaurès, e in Gran Bretagna con i laburisti.

Lo stesso Lenin, costatando il fallimento della II Internazionale, aveva sottolineato come il caso del partito socialista italiano fosse stato una "felice eccezione", anche se poi, di fronte all'atteggiamento rinunciatario dei compagni italiani, li aveva rimproverati di essere "solo ipocritamente per la lotta di classe" e di non comprendere che "l'unica politica di rottura è quella per cui il proletariato approfitta delle difficoltà del proprio governo e della propria borghesia al fine di abbatterli".

A questa difficoltà se ne aggiungeva anche una di carattere ideologico che all'interno del partito socialista non era mai stata affrontata e risolta e che aveva rappresentato un elemento dominante anche nel periodo prebellico: ci si riferisce all'antimilitarismo e, più in generale, alla posizione da assumere nei confronti delle istituzioni militari.

C'era stato un notevole ritardo culturale del socialismo italiano nell'affrontare un approfondimento teorico sui problemi militari:(11) i socialisti avevano condotto una denuncia con toni violenti del ruolo delle forze armate, degli interventi repressivi, del loro peso finanziario, e della dura e spesso disumana vita delle caserme, presentando spesso le istituzioni militari come un nemico da combattere o da abbattere, ma tali denunce non erano mai state accompagnate da un approfondimento teorico così come era avvenuto nei partiti socialisti di altri paesi.

Negli anni precedenti il conflitto vi era stata dunque una spaccatura fra la corrente "riformista", rappresentata da Turati e Bissolati, che si era

(10) P. Pieri, *op. cit.*

(11) Giorgio Rochat a testimonianza di questo fa notare che il saggio di Liebknecht del 1907, *Militarismo e antimilitarismo*, venne tradotto in Italia solo nel 1971; G. Rochat, G. Massobrio, *Breve storia dell'Esercito italiano dal 1861 al 1943*, Torino, Einaudi, 1978; in tema di antimilitarismo si veda anche F. Battistelli, *Esercito e società borghese. L'istituzione militare moderna nell'analisi marxista*, Roma, Savelli, 1976.

avvalsa soprattutto dei mezzi istituzionali e aveva condotto numerose battaglie parlamentari fra cui quelle contro l'aumento delle spese militari e quelle per l'abolizione delle compagnie di disciplina, e la corrente "rivoluzionaria" cui si erano affiancati, seppure con prospettive diverse, anche gli anarchici, che si era distinta per atti molto più incisivi incitando ed esaltando la disobbedienza, la diserzione e addirittura la sovversione.

L'appello ai coscritti della classe 1891 lanciato dalla Federazione Giovanile Socialista nel 1911 fa ben comprendere il carattere dell'antimilitarismo, la sua violenza antipatriottica,(12) i suoi limiti e la mancanza al tempo stesso di obiettivi concreti di lotta nelle caserme: non c'era un invito alla costituzione di un'organizzazione alternativa nei reparti per raggruppare i militari socialisti, né un incitamento alla protesta e alla lotta nelle caserme; l'unica indicazione concreta riguardava il comportamento che i soldati avrebbero dovuto tenere in occasione dei ripetuti interventi contro gli operai durante gli scioperi e le manifestazioni (si chiedeva ai soldati socialisti di non sparare contro i compagni ma non di ribellarsi all'autorità dei superiori).(13)

Iniziate le ostilità in Europa, la direzione del partito il 27 luglio del

---

(12) "Vi siete mai chiesto che cosa significano questi due nomi? Avete mai pensato se il re e la patria valgano i vostri anni migliori e la vostra esistenza? Lo conoscete voi il re? E la patria sapete che cosa è? No, voi non conoscete il re, che vive lontano da voi; ma sapete che egli si prende 16 milioni all'anno per impersonare lo stato che difende i vostri pádroni, che vi arresta e vi processa quando fate sciopero, che vi fucila se gridate un po' più forte la vostra fame. In quanto alla patria non vi è forse noto che cosa si nasconde sotto questa seducente parola? La patria non esiste per i lavoratori. La patria è per voi un nome vano, perché non rappresenta né un bene materiale, né un bene intellettuale, né un patrimonio di affetti in cui possiate riposare. ... Difendere la patria, in queste condizioni, non significa forse difendere il bene dei vostri padroni, il bene che è stato rubato a voi?"; da G. Rochat, *L'antimilitarismo oggi*, Torino, Claudiana, 1973.

(13) "Giovani lavoratori! Voi non vi macchierete mai del sangue fraterno! Non sparate! Davanti al popolo, o compagni che la borghesia chiama a difendere il suo latrocinio, davanti al popolo che reclama il suo diritto, ricusate di obbedire al comando omicida, levate in alto il calcio del fucile, come pegno di solidarietà! Ma se un giorno i gallonati guardaciurme vorranno imporvi l'assassinio, spingendovi alla guerra infame, alla battaglia caina in nome della patria, sappiate risponder loro che il proletariato cosciente non può riconoscere che una sola grande patria: la sua classe – una sola battaglia degna di essere combattuta: la rivoluzione sociale – una sola guerra giusta: la guerra civile, che lo liberi dalla secolare oppressione."; da G. Rochat, *L'antimilitarismo* ..., cit.

1914 in una riunione nella sede dell'*Avanti* (Mussolini e Ratti rappresentavano la direzione) aveva approvato un ordine del giorno in cui si ammoniva che "nessun patto segreto di coronati [avrebbe potuto] trascinare il proletariato italiano ad impugnare le armi", e invitava quest'ultimo a "tenersi pronto per quelle più energiche risoluzioni che il partito intendesse adottare in vista degli avvenimenti": due giorni prima Mussolini, dopo aver lanciato un deciso "Abbasso alla guerra!",(14) aveva scritto sulle colonne del giornale che

> se il Governo, spregiando il moto unanime dell'opinione pubblica, si getterà in nuove avventure, la "tregua d'armi" annunciata da noi dopo la settimana rossa, sarà finita, e ricominceremo con audacia maggiore la nostra guerra.(15)

Tali concetti furono poi ribaditi nel manifesto ai lavoratori italiani pubblicato il 30 luglio dall'*Avanti*:

> Di fronte a questo pericolo voi dovete reclamare e imporre al governo la più assoluta neutralità. È interesse del proletariato di tutte le nazioni impedire, circoscrivere e limitare più che sia possibile un conflitto armato, utile solo al trionfo del militarismo e dell'affarismo parassitario della borghesia. Voi, proletari d'Italia che pure in pieno periodo di crisi e di disoccupazione (tristi conseguenze dell'impresa libica) già nel recente sciopero generale sapeste dar prova della vostra forza, della vostra coscienza di classe, del vostro spirito di sacrificio, dovete ora essere pronti a non lasciare trascinare l'Italia nel baratro della spaventosa avventura.(16)

Ma la direzione del partito era divisa tra la linea di Mussolini, che pro-

---

(14) *Avanti!*, 25 luglio 1914: "O il Governo accetta questa necessità o il proletariato saprà imporgliela con tutti i mezzi. È giunta l'ora delle grandi responsabilità. Il proletariato d'Italia permetterà dunque che lo si conduca al macello un'altra volta? Noi non lo pensiamo nemmeno. Ma occorre muoversi; agire, non perdere tempo. Mobilitare le nostre forze. Sorga, dunque, dai circoli politici, dalle organizzazioni economiche, dai Comuni e dalle Province dove il nostro Partito ha i suoi rappresentanti, sorga dalle moltitudini profonde del proletariato un grido solo, e sia ripetuto per le piazze e strade d'Italia: "Abbasso la guerra!". È venuto il giorno per il proletariato italiano di tener fede alla vecchia parola d'ordine: "Non un uomo! Né un soldo!". A qualunque costo"; da R. De Felice, *op. cit.*

(15) *Avanti!*, 25 luglio 1914, da R. De Felice, *op. cit.*

(16) *Avanti!*, 30 luglio 1914, da R. De Felice, *op. cit.*

pendeva per una politica decisa, chiara, di direzione attiva delle masse (nella riunione del 27 luglio aveva proposto la proclamazione dello sciopero generale qualora il paese fosse entrato nel conflitto), e il resto della dirigenza e del gruppo parlamentare, guidata da Lazzari, che preferiva una linea di attesa e che sostanzialmente fu incapace di elaborare nei mesi successivi una propria linea politica.(17)

Dopo la dichiarazione di guerra all'Austria, la posizione ufficiale del partito socialista si riassunse infatti nello slogan "né aderire né sabotare la guerra", sintesi del pensiero di Lazzari "noi non aderiremo alla guerra: noi non saboteremo la guerra", testimonianza di questa "tragedia dell'indecisione" del socialismo italiano.

La propaganda rivoluzionaria e sovversiva

La popolazione civile oscillava dunque fra questa varietà di posizioni e di messaggi propagandistici spesso anche sovrapponendone i temi, sebbene fosse largamente condivisa e voluta la linea neutralista.

Nell'aprile 1915 Salandra svolse un'inchiesta presso i prefetti di tutto il regno per conoscere le condizioni dell'opinione pubblica sul problema della guerra, da cui emerge un quadro completo del clima di quei mesi: la linea interventista era appoggiata dalla borghesia colta cittadina e dagli industriali prevalentemente nel Nord, mentre nel Meridione era diffuso il neutralismo che spesso si tingeva di indifferenza.

Ciò si spiega sulla base del fatto che il Sud d'Italia era prevalentemente agricolo e sia le masse contadine sia i proprietari avevano fortemente risentito dell'aumento del costo della vita, dello scarso raccolto dell'anno precedente e dell'arresto dell'emigrazione, ed era diffusa quindi una forte preoccupazione per le conseguenze economiche del conflitto; inoltre, come faceva notare il prefetto di Chieti, il Meridione non aveva neppure vendette storiche da compiere.(18)

I vertici politici e le alte gerarchie militari erano tuttavia seriamente preoccupati per l'attività di propaganda che veniva svolta da vari gruppi e partiti politici, quella antibellica e antimilitarista condotta dai socialisti (soprattutto dai circoli giovanili) e dagli anarchici, e quella di carattere

(17) Cfr. R. De Felice, *op. cit.*

(18) Da A. Monticone, *Gli italiani in uniforme 1915-1918. Intellettuali, disertori, borghesi*, Bari, Laterza, 1972.

sovversivo dei sindacalisti rivoluzionari, dei repubblicani e dei Fasci d'azione rivoluzionaria internazionalista, e per gli scioperi che, a partire dal 1914, imperversavano un po' in tutta Italia, preoccupazioni che emergono chiaramente dalle relazioni dei prefetti e dei commissari di polizia al ministro degli Interni, al ministro della Marina e al ministro della Guerra.

Il commissario di polizia di Bologna con un telegramma del 28 luglio 1914 informava il ministro dell'Interno che molti richiamati alle armi della zona avevano sottoscritto presso la Camera del Lavoro di Parma e Rimini una dichiarazione con la quale si impegnavano a sparare contro i propri ufficiali qualora fosse scoppiato il conflitto e, poco dopo, il prefetto segnalava al ministro l'attività di propaganda sovversiva svolta dal periodico antimilitarista *Rompete le file* di matrice anarchica, la presenza nelle strade cittadine di numerosi manifesti murari che incitavano i richiamati della classe '91 a disertare, nonché scritte come "Abbasso le compagnie di disciplina", "Viva la libertà", "Viva il socialismo".(19)

Il prefetto di Milano in novembre segnalava che "400 soldati congedati uscendo dalla caserma avevano gridato 'abbasso la guerra' e cantato canzoni dei lavoratori", e inoltre che molte famiglie dei richiamati avevano ricevuto volantini in cui si denunciava lo stato borghese che "voleva strappare alle proprie famiglie figli operosi e privare questi ultimi della loro felicità vestendoli di goffe casacche e mandandoli in guerra non per difendere il territorio nazionale ma per soddisfare la cupidigia borghese"; di lì a poco disponeva la chiusura di una tipografia per aver pubblicato un consistente materiale di carattere antimilitarista e sovversivo.(20)

Il prefetto di Parma riferiva poi che, circolando insistenti voci sull'imminente partecipazione italiana al conflitto, 90 marinai della zona chiamati alle armi si erano rifiutati di partire perché "sobillati da alcuni appartenenti alla locale Camera del Lavoro": secondo tale relazione in città era pericolosissima l'attività di propaganda che veniva svolta dalle sezioni della Federazione Nazionale giovani socialisti (circa 60 secondo il prefetto) che, oltre ai manifestini consegnati a mano o recapitati alle famiglie dei chiamati alle armi, avevano organizzato frequenti conferenze con cui avevano esortato i giovani a disertare o, se già sotto le armi, a disobbedi-

(19) ACS, *Ministero Interni, Direzione generale di P.S. - Divisione affari generali e riservati - Ps 1914*, b. 34, Movimenti sovversivi, telegramma 28.7.1914 del commissario di P. S. di Bologna, e relazione del prefetto di Bologna del settembre 1914.

(20) ACS, *Ministero Interni, Direzione generale di P.S. - Divisione affari generali e riservati - Ps 1914*, b. 34, cit., relazione del prefetto di Milano del novembre 1914.

re ai propri superiori.(21)

A Livorno e Massa-Carrara esisteva addirittura un gruppo filodrammatico che nelle case del popolo organizzava rappresentazioni in cui sovente venivano lanciati messaggi che incitavano a ribellarsi contro il re, contro la casa Savoia e a compiere qualsiasi azione per impedire la guerra.(22)

Le segnalazioni provenivano da tutte le province d'Italia, ed erano migliaia, veniva riferito qualsiasi evento ritenuto pericoloso, e addirittura si arrivò a segnalare la presenza di un sindacalista a una festa privata con i coscritti della classe 1891.

Gli appelli che più frequentemente venivano lanciati con tale propaganda erano, come si è visto, quelli che incitavano alla diserzione, alla renitenza, alla disobbedienza, oppure inviti ai compagni chiamati alle armi a mantenere i contatti fra loro e con il partito (seppure in un momento di difficoltà e divisione il PSI cercava di fare il possibile per non perdere i contatti con i propri militanti), ed erano propagati attraverso i mezzi di comunicazione di allora quali giornali, volantini, opuscoli, manifesti, scritte sui muri e comizi: chiaramente erano i giovani, richiamati o nuove leve, i principali destinatari di tale propaganda. Il comando del IV Corpo d'Armata nel settembre 1914 informava infatti il ministro della Guerra di aver sequestrato ai giovani che arrivavano in caserma numerosi volantini contenenti appelli di carattere antimilitarista e sovversivo, fatto che veniva segnalato anche da altri comandi: ad Arezzo vennero sequestrati opuscoli intitolati "Coscritto Ascolta" o "Appello ai Coscritti" con tematiche molto simili, e a Venezia il materiale diffuso dal comitato per "il soldo al soldato", dove si lanciava un appello "ai proletari richiamati alle armi di non diventare uno strumento della borghesia ma mantenere sempre viva la coscienza di classe".(23)

Numerose anche le segnalazioni sull'attività sovversiva compiuta da italiani all'estero e soprattutto in Svizzera: la legazione italiana a Berna teneva costantemente informato il ministro degli Interni sull'attività lì svolta dagli anarchici italiani, estremamente facilitati dal fatto che in Svizzera non occorreva nessun permesso per tenere comizi, e che inoltre nel

---

(21) ACS, *Ministero Interni, Direzione generale di P.S. - Divisione affari generali e riservati - Ps 1914*, b. 34, cit., relazione del prefetto di Parma del novembre 1914.

(22) *Ibidem*, relazione dei prefetti.

(23) ACS, *Ministero Interni, Direzione generale di P.S. - Divisione affari generali e riservati - Ps 1914*, b. 34.

cantone tedesco quasi nessuno comprendeva l'italiano.(24)

Il console generale italiano a Ginevra faceva notare che da quando era scoppiata la guerra molti socialisti e anarchici italiani si erano trasferiti in Svizzera, dove avevano fondato un certo "Gruppo del Risveglio" con chiari intenti anarco-insurrezionalisti; analoghe segnalazioni venivano dagli addetti diplomatici a Londra, dove si era tenuto un importante congresso internazionale anarchico a cui era stato invitato anche il direttore dell'*Avanti*, Giuseppe De Falco, e dalla Francia (Marsiglia, Nizza e Parigi le città principalmente interessate).(25)

Accanto a queste forme di propaganda di carattere generalmente antimilitarista e antibellico, ne esistevano altre che invece – così come delineato precedentemente – invocavano la guerra nella speranza di poterla trasformare in una rivoluzione. In questo contesto si può collocare l'opera del direttore del neonato *Il Popolo d'Italia*, Benito Mussolini, che, abbandonata la linea neutralista e il partito socialista, era divenuto sostenitore di una guerra che "tutto doveva sconvolgere e doveva creare una nuova unità rivoluzionaria".

Parafrasando una nota affermazione di Croce, Renzo De Felice fa notare che, se per i nazionalisti la parola d'ordine era "per la guerra, e non per l'Italia", e per i repubblicani e i bissolatiani "per la democrazia, e non per l'Italia", per Mussolini la parola d'ordine era "per la rivoluzione, e non per l'Italia".(26) Il 22 novembre il settimanale *L'azione* di Paolo Arcari e Alberto Caroncini, di intonazione nazionalista, aveva scritto infatti:

> Quanto al metodo con cui Benito Mussolini imposta la sua propaganda, è naturale che noi non possiamo fare a meno di molte riserve ... Egli invoca la guerra per quel tanto che il nostro intervento può contribuire a creare in Europa *un ambiente politicamente più adatto allo sviluppo del socialismo*. Uno scopo dunque che supera la nazione, un interesse che supera anzi finisce per contrastare, gli interessi della nazione.(27)

---

(24) *Ibidem*, b. 34, sf. Movimenti sovversivi in Svizzera, relazione della Regia Legazione italiana a Berna al Min. Int.

(25) ACS, *Ministero Interni, Direzione generale di P.S. - Divisione affari generali e riservati - Ps 1914*, b. 34, relazione del console generale a Ginevra, relazioni delle Regie Legazioni a Londra e Parigi.

(26) R. De Felice, *Mussolini il rivoluzionario*, cit.

(27) *L'azione*, 22 novembre 1914, da R. De Felice, *op. cit.*

Il Popolo d'Italia, dal novembre 1914, divenne quindi il punto di riferimento più importante dell'interventismo rivoluzionario attorno al quale si strinsero i socialisti interventisti, i sindacalisti rivoluzionari di Corridoni e De Ambris e gli anarchici interventisti.

L'idea alla base dell'interventismo rivoluzionario era che la guerra avrebbe intaccato tanto profondamente il capitalismo che sarebbe bastato un piccolo colpo per farlo crollare, e che la vittoria avrebbe significato praticamente la vittoria del "terzo esercito", quello proletario, mentre seguire la linea neutralista avrebbe significato lasciare inalterati gli assetti e gli equilibri esistenti;(28) la monarchia italiana inoltre, privata dell'appoggio delle monarchie di Vienna e di Berlino, sarebbe a sua volta uscita dalla guerra indebolita e anch'essa in fase di liquidazione. La guerra poi, eliminando l'imperialismo tedesco, avrebbe dato libertà alle nazionalità oppresse dell'Europa centrale, orientale e balcanica, avrebbe segnato la fine del militarismo e completato la maturazione morale del proletariato: il 18 agosto Alceste De Ambris in un comizio indetto dall'USI sul tema "I sindacalisti e la guerra" aveva dichiarato:

> Se dovessero prevalere il kaiserismo ed il pangermanesimo degli imperi centrali, non vi sarebbe alcuna forza atta a controbilanciarli ... La vittoria antitedesca, al contrario, ci lascia sperare una serie di benefizi di carattere economico, politico e morale che permetterebbero un rigoglioso sviluppo di tutte le forze di progresso dell'umanità ...; forse

(28) Questo era in sintesi il pensiero di Sergio Panunzio che già nel settembre 1914 sulle colonne di *Utopia* si era pronunciato decisamente contro il neutralismo, definendolo "quanto di più antisocialista si possa pensare": "Io sono fermamente convinto che solo dalla presente guerra, e quanto più questa sarà acuta e lunga, scatterà rivoluzionariamente il socialismo in Europa ... Alle guerre esterne dovranno succedere le interne, le prime devono preparare le seconde, e tutte insieme la grande luminosa giornata del socialismo ... Siamo tutti convinti che il socialismo per effettuarsi deve essere voluto. Questo è il momento di volerlo e di averlo. Domani, se il socialismo sarà inerte e ... neutrale, la situazione storica non solo potrebbe ribadire uno stato di cose simili all'attuale, ma potrebbe volgersi oggettivamente nel senso il più lontano e opposto al socialismo ... Siamo tutti certi che tutti gli Stati borghesi, in quanto Stati borghesi, dopo la guerra vincitori o vinti, resteranno prostrati e con le ossa rotte... Vinti saranno un po' tutti. Non ci sarà dunque nessun terzo esercito, nessun terzo sopra-Stato vincitore? ... Il capitalismo sarà così profondamente intaccato che basterà solo che gli sia inferto il colpo mortale ... Chi sostiene la causa della pace sostiene inconsciamente la causa della conservazione del capitalismo"; da R. De Felice, *op. cit.*

> la rivoluzione dei popoli tedeschi liberati ... il socialismo sollevato dall'ossessione pangermanica e divenuto veramente internazionale; il sindacalismo autonomista e libertario al posto del centralismo autoritario ... Certo, essa non è ancora la nostra rivoluzione; ma è forse necessaria per liberare il mondo dai detriti ingombranti del sopravvissuto medioevo. Ad ogni modo, poiché non è più nelle nostre forze di evitarla, bisogna prepararci a fare coraggiosamente il nostro dovere in suo confronto.(29)

Analogamente si era espresso Filippo Corridoni su *Avanguardia* del dicembre 1914:

> Il proletariato non è classe finché non ha una coscienza di classe, e questa non si acquista finche l'organizzazione non si allargherà ad altre battaglie oltre quella del salario e dell'orario. ... E noi vogliamo, dall'alto di questa tribuna, illuminare la nuova via della marcia proletaria.(30)

Accanto a *Il Popolo d'Italia* e *Avanguardia* di Milano i temi dell'interventismo di sinistra venivano anche sostenuti da giornali come *La guerra sociale*, anarchico, *Audacia*, interventista d'azione rivoluzionaria, dai parmensi *Guerra alla guerra* e *L'internazionale*, dai bolognesi *La Riscossa* e *L'appello ai giovani*, da *Pagine libere*, sindacalista rivoluzionario, e *Azione socialista*, socialista riformista, per citarne solo alcuni.

Numerose segnalazioni su tale attività di propaganda rivolta ai militari e soprattutto a coloro che venivano chiamati alle armi provenivano proprio dalle principali città marittime sedi dei grandi arsenali e basi navali come Genova, Spezia e Taranto. In tali città già dalla fine del 1913 era in atto un massiccio sciopero dei lavoratori di mare e degli arsenalotti, sciopero che proseguì anche negli anni successivi assumendo caratteristiche particolari.

I marinai, entrati in contrasto con le società armatrici, avevano proclamato la serrata bloccando 158 vapori, ed erano rappresentati dal comandante Giulietti, definito dalle stesse società armatrici "capo dei nemici dell'industria e di un'organizzazione sovversiva", lo stesso Giulietti che, in occasione della pubblicazione del primo numero de *Il Popolo d'Italia*, aveva inviato una dichiarazione di solidarietà a Benito Mussolini (tale di-

(29) Da R. De Felice, *op. cit.*

(30) *Avanguardia*, 5 dicembre 1914, da R. De Felice, *op. cit.*

chiarazione fu pubblicata proprio nel primo numero), e aveva aiutato economicamente il giornale sia per questa prima pubblicazione sia negli anni seguenti quando si trovò in difficoltà finanziarie.(31)

Scioperi analoghi vi erano stati anche a Napoli, Bari, Genova, Civitavecchia, Venezia, Livorno e avevano visto come protagoniste varie categorie di lavoratori, dagli scaricatori alle manovalanze operaie, dalla bassa forza al personale di stato maggiore dei piroscafi delle ferrovie dello stato, ed è interessante notare che tutti i prefetti di queste città parlassero di agitatori venuti da Genova, tanto che fra le richieste avanzate dalle società armatrici al ministero della Marina vi era anche quella di autorizzare la firma delle convenzioni con la bassa forza a bordo dei piroscafi e non nelle Capitanerie, perché lì erano presenti elementi sobillatori.(32)

Nelle piazze si intensificavano intanto le manifestazioni interventiste, cui facevano seguito solo alcune sporadiche avverse alla guerra: il partito socialista, lacerato al suo interno, perdeva sempre più la capacità di mobilitare i militanti e le masse proletarie contro la guerra e mostrava la sua sostanziale passività durante le cosiddette "radiose giornate" di maggio.

Il Popolo d'Italia, a partire dall'aprile 1915, iniziò quindi a lanciare "Moniti sempre più precisi":(33)

> La situazione è questa ... Se la monarchia è capace di fare la guerra contro gli Imperi centrali, tutto il paese – dimenticando le divisioni – si stringerà attorno al governo, perché solo a tal prezzo è conseguibile la vittoria. Si verificherà anche in Italia il fenomeno dell'"unione sacra" di Francia. Temporanea, si capisce! Noi chiederemo – senza tanti gesti o frasi – un posto alle trincee ed un fucile. Obbediremo ... Se la monarchia resterà neutrale accontentandosi dei modesti lucri territoriali che le forniranno coi loro insidiosi mercati i suoi diplomatici o se la

(31) Sembra che Giulietti avesse prestato a Mussolini una somma di 2000 lire per far fronte alle prime spese: di questo primo aiuto economico tuttavia non vi è traccia, è una ipotesi avanzata da De Felice, mentre di altri, non eccezionali (500-1000 lire alla volta) ma abbastanza regolari aiuti forniti dal Giulietti vi è documentazione sicura, sempre secondo De Felice, a partire dall'agosto 1915; R. De Felice, *op. cit.* Per quello che concerne le agitazioni degli arsenalotti e dei marinai, ACS, *Ministero Interni, Direzione generale di P.S. - Divisione affari generali e riservati - Ps 1914*, b. 30, Agitazione arsenalotti - Agitazione marinai.

(32) *Ibidem.*

(33) "Moniti sempre più precisi" è il titolo di un articolo scritto da Mussolini che fu pubblicato su *Il Popolo d'Italia* l'8 aprile 1915; da R. De Felice, *op. cit.*

monarchia farà una guerra obliqua anti-austriaca, ma non anti-germanica, è facile ed onesto prevedere che il "disagio morale", dovunque diffuso e dovunque più acutamente avvertito, condurrà elementi disparati a una risoluzione unica e decisiva. La nazione insorgerà contro il tradimento e la monarchia avrà tessuto il suo lenzuolo funebre.

L'11 maggio, dopo aver lanciato un deciso "Abbasso il parlamento", aveva attaccato violentemente la maggioranza neutralista della Camera, e il giorno dopo, alla notizia delle dimissioni di Salandra, aveva lanciato l'appello "o guerra o rivoluzione", "popolo, a te la parola. Popolo di Milano occupa le strade e le piazze. Il tuo grido sia: o guerra o repubblica".(34)

Il 15 maggio Mussolini aveva scritto a Prezzolini: "Tu mi chiedi cinque righe di prosa per Giolitti. Ecco: io vorrei somministrargli cinque palle di revolver allo stomaco", e il giorno dopo ad Ardengo Soffici: "Credo che la guerra non si farà più. ... Domani sarà la guerra civile: la monarchia deve pagare. Riscattiamoci colla rivoluzione. Il mio grido è o guerra o repubblica".(35)

Tuttavia, all'idea di fare la rivoluzione per ottenere la guerra, Mussolini non aveva mai veramente creduto, e infatti nel discorso che aveva tenuto il 24 gennaio 1915 in occasione del primo congresso dei Fasci di azione rivoluzionaria, aveva dichiarato:

Dire che noi faremo la rivoluzione per ottenere la guerra, è dire una cosa che non potremmo mantenere: non ne abbiamo la forza. Noi ci troviamo di fronte a tre coalizioni formidabili: ma i fasci d'azione hanno appunto questo scopo: creare lo stato d'animo per imporre la guerra. Domani l'Italia non farà la guerra e allora fatalmente si determinerà una situazione rivoluzionaria; i malcontenti sbocceranno dovunque; quelli stessi che oggi sono neutralisti, quando si sentiranno umiliati nelle loro qualità di uomini e di italiani, chiederanno conto ai poteri responsabili, ed allora sarà cosa nostra.(36)

I Fasci d'azione rivoluzionaria erano nati a Milano nel dicembre del 1914 dal Fascio rivoluzionario d'azione internazionalista, e prima della fine di febbraio contavano già 105 aderenti sparsi in tutte le regioni e circa 9000 iscritti: insieme ai repubblicani intransigenti e ai mazziniani avevano

(34) R. De Felice, *op. cit.*
(35) *Ibidem.*
(36) *Ibidem.*

iniziato a raccogliere armi e a dar vita a un'organizzazione di squadre a carattere militare, cercando allo stesso tempo collegamenti e aiuti in Francia e, tramite Mussolini, anche in Russia, e sembra che progettassero un moto insurrezionale repubblicano all'interno del paese qualora fosse stato impossibile indurre la monarchia e il governo all'intervento.

Ciò emerge anche dalle comunicazioni e dalle informazioni delle autorità di pubblica sicurezza, le quali per altro temevano che, se gli interventisti rivoluzionari avessero tentato la rivolta armata, avrebbero potuto essere affiancati anche dai partiti sovversivi neutralisti; il 24 aprile il prefetto di Parma scrivendo al ministro dell'Interno aveva addirittura ipotizzato che l'interventismo "sovversivo" avesse come scopo quello di far convergere le truppe alla frontiera in modo da avere così mano libera all'interno del paese per un moto rivoluzionario.(37)

Tali progetti non furono messi mai in pratica e ben presto furono abbandonati anche dai rivoluzionari che, sebbene avessero parlato con una certa insistenza di una legione garibaldina che secondo la tradizione delle guerre di indipendenza avrebbe dovuto combattere a fianco dell'esercito, si orientarono poi per l'arruolamento volontario nelle file di quest'ultimo.

In questa vicenda il ruolo di Mussolini era stato duplice: aveva rapporti con un agente russo in Italia, Matvei Gedenstrom, attraverso il quale avrebbe dovuto ottenere fondi per organizzare un colpo di mano oltre frontiera e creare un *casus belli* contro l'Austria-Ungheria e, allo stesso tempo, si era adoperato per mantenere unito l'interventismo rivoluzionario.(38)

Le trattative con i russi, protrattesi da gennaio a marzo, fallirono perché lo stato maggiore russo non si era voluto avventurare in un'impresa politicamente così rischiosa, mentre le trattative con i vari gruppi rivoluzionari si conclusero positivamente in aprile: i rappresentanti dell'interventismo rivoluzionario sottoscrissero una dichiarazione, già diffusa con piccole varianti da *Il Popolo d'Italia* il 10 aprile del '15 e dai sindacalisti rivoluzionari, con la quale si impegnavano a dare tutto il loro appoggio alla guerra regia, "accettando di condividerne la responsabilità nella forma più leale" e accorrendo personalmente sui campi di battaglia, purché la monarchia si fosse impegnata a sua volta a dichiarare e condurre la

(37) ACS, *Min. Interno, Direz. Gen. P. S., affari generali e riservati, Conflagrazione europea (1914-1918)*, b. 10, f. Maneggi insurrezionali, il prefetto di Parma al Min. Int., 28 aprile 1915; pubblicato anche da R. De Felice, *op. cit.*

(38) R. De Felice, *op. cit.*

guerra sino alla vittoria, sino all'abbattimento del militarismo tedesco e sino alla risoluzione delle questioni di tutte le nazionalità.(39)

Un secondo accordo fu raggiunto poi con i repubblicani, relativamente alla sospensione delle agitazioni interventiste in attesa delle decisioni del governo e circa un reciproco impegno dei Fasci e del partito repubblicano di ricorrere all'insurrezione qualora l'Italia si fosse invece accordata con gli Imperi centrali.(40)

Il 24 maggio 1915 l'Italia dichiarava guerra all'Austria-Ungheria.

L'organizzazione della Regia Marina durante il conflitto mondiale

Le unità navali e le basi

L'inizio della prima guerra mondiale era coinciso con un momento abbastanza difficile per la Marina da guerra italiana che, sebbene avesse dato una buona prova di sé nel corso della guerra di Libia, per una notevole e alquanto datata opposizione al livello politico che ne aveva sempre limitato i bilanci,(41) non era riuscita a riparare completamente i danni subiti nel conflitto e a completare la costruzione delle nuove unità in fase di progettazione.

Durante il periodo della neutralità lo stato maggiore, seppure incerto su quelli che sarebbero stati gli esiti degli eventi in corso ma ritenendo comunque prevedibile una dichiarazione di guerra contro l'Austria, aveva intrapreso una serie di importanti opere al fine di porre rimedio alla notevole inferiorità non tanto nelle unità navali, superiori comunque in numero a quelle austriache, ma piuttosto nella situazione del litorale adriatico italiano, geograficamente svantaggiato rispetto a quello austriaco e sprovvisto di un adeguato sistema di difesa.(42)

Particolare attenzione era stata quindi dedicata alle basi navali di Venezia, Brindisi e Taranto, dove erano state avviate nuove costruzioni per

(39) R. De Felice, *op. cit.*

(40) *Ibidem.*

(41) Sull'argomento si veda soprattutto G. Rochat e G. Massobrio, *Breve storia* ..., cit., e C. Manfroni, *Storia della Marina italiana nella prima guerra mondiale*, Bologna, Zanichelli, 1923.

(42) C. Manfroni, *op. cit.*

migliorarne il sistema difensivo e offensivo: furono modificati e accresciuti i bacini di carenaggio e i canali lagunari al fine di renderli accessibili alle siluranti e ai pontoni armati, aumentati i depositi di materiali, munizioni, attrezzi navali e viveri, create difese antiaeree, seppure ancora modeste, e installate potenti batterie su cui vennero poi trasportate, in seguito alla dichiarazione di guerra, le artiglierie da 381 mm che erano state preparate per le grosse navi da battaglia allora in costruzione.

Le vecchie navi ormai prive di valore bellico furono trasportate in questi porti affinché con le loro artiglierie potessero servire da fortezze galleggianti, e fu iniziata la costruzione di numerosi pontoni armati, che furono poi destinati all'alto e al basso Adriatico.

Per quello che concerneva il naviglio, la costruzione delle *superdreadnought* in cantiere era stata sospesa, vista la già notevole superiorità rispetto alle navi da battaglia austriache, e la maggior parte degli sforzi e dei fondi venne impiegata quindi per la produzione del naviglio sottile, dei sommergibili, degli esploratori e per l'impostazione dei primi motoscafi antisommergibile, i M.A.S., che risulteranno poi di grande efficacia nel corso della guerra.(43)

Nell'agosto del 1914 erano in cantiere, molte solo ancora in fase di progettazione, sette navi da battaglia: quattro del nuovo tipo "Caracciolo" da 31 000 t e tre del tipo "Cavour" da 23 000 t, cui si aggiungevano tre esploratori velocissimi tipo "Mirabello" da 1500 t e altri piccoli esploratori da 1030 t, otto cacciatorpediniere e 14 sommergibili di varia portata tipo "Pullino" e "Pietro Micca".

Nel maggio del 1915 l'Italia disponeva dunque di 3 corazzate tipo dreadnought e di 8 predreadnought, di 9 incrociatori corazzati, di 8 incrociatori leggeri, di cui 4 di tipo moderno, di 33 cacciatorpediniere, dei quali 10 nuovi, di 69 torpediniere e di 20 sommergibili, e stavano inoltre per entrare in servizio altre due dreadnought, l'*Andrea Doria* e il *Duilio.*

Particolarmente grave risultava la quasi totale mancanza di mezzi aerei, il cui impiego, sia a scopo di esplorazione sia più ancora di bombardamento, era divenuto sempre più necessario: il problema era stato già affrontato nel 1913, e il capo di stato maggiore aveva istituito una sezione incaricata di studiare i vari modelli in uso presso le altre Marine e aveva fatto iniziare alcuni esperimenti di idrovolanti, sebbene anche in questo si

(43) C. Manfroni, *op. cit.* Cfr. anche Lega Navale Italiana, *La Marina italiana nella guerra mondiale (1915-1918)*, Roma, 1920; Giuseppe Fioravanzo, *La Marina Militare nel suo primo secolo di vita*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1961.

fosse dovuto scontrare con una notevole opposizione dei ministri non ancora persuasi dell'efficacia dell'aviazione.(44)

Tuttavia, all'inizio delle ostilità la Regia Marina disponeva di 5 stazioni di idrovolanti, con un totale di 25 apparecchi, una nave appoggio, due dirigibili pronti e due in fase di allestimento con i relativi hangar in costruzione.

Il comando in capo dell'armata navale fino al 5 febbraio 1917 fu tenuto da S.A.R. il duca Luigi di Savoia; dal 16 febbraio 1917 sino alla fine della guerra il comando delle forze navali fu tenuto invece dal vice ammiraglio Thaon di Revel che, per altro, nello stesso periodo ricoprì anche la carica di capo di stato maggiore della Marina sotto i tre ministeri Corsi (ministro della Marina dal 30 settembre 1915 al 16 giugno 1917 e capo di stato maggiore dal 30 settembre 1915 al 20 settembre 1916), Triangi (ministro dal 16 giugno 1917 al 16 luglio 1917) e Del Bono (ministro dal 16 luglio 1917 sino alla fine della guerra).

Nella dislocazione da guerra l'armata navale era divisa tra lo Ionio e il basso Adriatico: a Taranto vi era la 1ª divisione comandata dal contrammiraglio Corsi fino al settembre del 1915 (comprendeva le corazzate *Conte di Cavour*, *Dante Alighieri*, *Giulio Cesare* e *Leonardo da Vinci*), la 2ª divisione sotto il contrammiraglio Cutinelli (con il *Regina Elena*, *Vittorio Emanuele*, *Napoli* e *Roma*), la divisione incrociatori sotto il contrammiraglio Cagni, una squadriglia di cacciatorpediniere, una grossa squadriglia di torpediniere e un sommergibile.

La seconda squadra, sotto il vice ammiraglio Presbitero, si trovava a Brindisi, ed era composta di 6 navi da battaglia, 7 esploratori, 3 navi ausiliarie, 2 squadriglie di cacciatorpediniere, 3 squadriglie di torpediniere e 6 sommergibili.

La forza navale dell'alto Adriatico era invece dislocata a Venezia agli ordini del contrammiraglio Patris, e comprendeva 5 navi da battaglia, un incrociatore leggero, 2 squadriglie di cacciatorpediniere, una di torpediniere d'alto mare, 5 di torpediniere e 13 sommergibili.

La convenzione navale interalleata, conclusa a Parigi il 10 maggio 1915, prevedeva che le corazzate italiane di Taranto fossero rinforzate da 4 corazzate predreadnought britanniche, e che alle forze leggere di Brindisi si unissero 4 incrociatori leggeri britannici, 12 cacciatorpediniere, 8 torpediniere costiere e 9 sommergibili francesi: tali forze alleate passavano agli ordini del comando navale italiano, che aveva dunque il controllo

(44) C. Manfroni, *op. cit.*

completo di tutta l'attività a nord del Canale d'Otranto.

Lo stato maggiore, al fine di imprimere un carattere decisamente offensivo alla guerra marittima, aveva progettato l'occupazione di una base in territorio nemico, l'isola di Meleda, e parallelamente un'azione combinata terrestre e navale occupando la penisola di Sabbioncello, operazione che però fu abbandonata vista l'opposizione del comando supremo dell'Esercito.(45)

Le autorità marittime erano preoccupate soprattutto della scarsa efficienza della zona antistante Brindisi e, ritenendo che il nemico intendesse colpire proprio tale zona, disposero l'impiego delle forze navali di Brindisi proprio all'inizio delle ostilità.

Le direttive per l'azione marittima prevedevano dunque di agire contro le forze navali nemiche eseguendo operazioni allo scopo di provocare il contrasto navale e cercando di attaccare il nemico dentro le sue basi qualora si fosse mantenuto passivo; bloccare il Canale d'Otranto e appoggiare l'ala destra dell'Esercito; contrastare i movimenti del nemico lungo le coste dalmate e proteggere il traffico con l'Albania.(46)

Il personale

Il Corpo Reale Equipaggi nell'agosto 1914 contava 37 000 uomini, numero che, con opportuni richiami, aveva raggiunto le 51 000 unità al 1° maggio del 1915, le 58 000 unità nei giorni immediatamente successivi alla dichiarazione di guerra, e le 139 000 circa alla fine del conflitto.(47)

Inizialmente i due terzi del personale furono assorbiti dalla flotta, ma in seguito, essendo notevolmente aumentati i servizi a terra per lo sviluppo dell'aviazione, della difesa antiaerea e soprattutto della difesa costiera, il personale fu ripartito fra queste diverse attività, e venne anche costituito un nucleo di combattenti a terra, prima sul basso Isonzo e poi sul basso Piave, con una speciale brigata, la Brigata Marina, il cui contingente tenuto sul sito, il Battaglione Marina, raggiunse il numero massimo di 3721 uomini.

---

(45) G. Fioravanzo, *op. cit.*

(46) *Ibidem.*

(47) Ministero della Marina, Ispettorato della Sanità, *Statistica Sanitaria dell'Armata per gli anni 1903 e 1904*, Roma, 1909; Ministero della Marina, Ispettorato della Sanità, *Annali di medicina navale 1919*, Roma, 1920; Ministero della Marina, *Annuario Ufficiale della Regia Marina 1915*, Roma, 1915.

Alla fine del 1918, dunque, il 44% del personale risultava imbarcato sulle navi, il 39% era destinato alle basi e alle difese costiere, il 12% al fronte terrestre e il 5% ai servizi aeronautici.

Particolarmente difficile risultò provvedere alle necessità del corpo degli ufficiali combattenti e delle altre categorie, poiché i quadri erano ridotti a un minimo già insufficiente ai servizi ordinari, e ben poco aumento si poteva sperare dagli ufficiali in posizione ausiliaria: nella prima metà del 1914 gli ufficiali in servizio attivo erano 1492, e 293 quelli in servizio ausiliario. Al completamento dei quadri richiesto dalle necessità belliche si dovette quindi procedere con tutti gli espedienti: furono accelerati i corsi normali all'Accademia Navale di Livorno, si ricorse alla riserva per i servizi meno faticosi, fu ampliato il reclutamento degli ufficiali di complemento, furono utilizzati ufficiali provenienti dall'Esercito, e infine, per il comando dei motoscafi, fu istituito un corpo di volontari motonauti.

Nel 1918 vi erano complessivamente, compresa la riserva, 6582 ufficiali, di cui 1842 provenienti dall'Esercito, 1304 ufficiali di complemento; il resto erano giovani usciti dall'Accademia o della riserva: il 48% fu destinato ai servizi a bordo, il 45% alle basi e alle difese costiere, il 4,5% al servizio aeronautico e il 2,5% al fronte terrestre.(48)

Alla fine del conflitto vi furono in totale 2936 feriti, di cui 1900 in azioni navali o aeree o per incidenti in mare e 1036, quasi tutti appartenenti alla Brigata Marina, in combattimenti a terra; sulla totalità dei feriti si contavano 309 mutilati o invalidi per lesioni gravi.

I morti furono in totale 3169 – 167 ufficiali (110 di vascello, 30 macchinisti, 11 del C.R.E., 8 medici, 5 commissari e 3 del genio navale) e 3062 fra sottufficiali, sottocapi e comuni – di cui 2534 annegati o dispersi in mare, 274 in azioni terrestri, 180 in combattimenti navali, 129 per incursioni aeree o esplosioni a terra, 32 per incidenti aviatori e combattimenti aerei.

La Regia Marina ebbe il vanto di aver lasciato solo poche decine di prigionieri al nemico, trattandosi prevalentemente di uomini appartenenti a qualche unità del naviglio sottile catturata dagli austriaci; nei combattimenti a terra la Brigata Marina ebbe solo dodici dispersi.

Agli ufficiali furono attribuite 9 medaglie d'oro, 271 d'argento e 241 di

(48) Alla fine della guerra, le percentuali degli ufficiali richiamati rispetto al numero dei corrispondenti ufficiali in servizio attivo, per i vari corpi della Regia Marina, erano le seguenti: ufficiali di vascello richiamati 371% di quelli in servizio attivo, macchinisti 114%, commissari 78%, medici 58%, genio navale 46%, C.R.E. 40%.

bronzo, e furono concesse 30 promozioni per meriti di guerra e circa 50 onorificenze nell'Ordine Militare di Savoia; per il personale del C.R.E. vi furono invece 3 medaglie d'oro, 154 d'argento e 390 di bronzo.

La propaganda sovversiva nella Regia Marina dal 1915 al 1917

Pochi mesi di guerra furono sufficienti a far svanire l'entusiasmo patriottico con cui molti combattenti, soprattutto i giovani di estrazione borghese, avevano affrontato il conflitto,(49) e mentre gli ufficiali di complemento, per quanto provati e disillusi, restarono nel complesso fedeli alle motivazioni ideali originarie, ben diverso fu l'atteggiamento della truppa.

Gran parte dei soldati semplici non aveva idee ben precise sui motivi per cui si combatteva la guerra, e la percepiva inizialmente come una *corvée*, senza partecipazione e senza ricerca di una giustificazione, atteggiamento che durerà fino alla primavera del 1916, quando dall'idea della corvée si passò a quella di flagello di lunga durata da accettare con fatalistica sopportazione.

La visione eroica e avventurosa della guerra restò prerogativa di alcune esigue minoranze di combattenti per lo più organizzate in reparti speciali come gli arditi e impiegate solo in azioni particolarmente rischiose, mentre per tutti gli altri la guerra era una dura necessità.

Iniziavano le dimostrazioni popolari avverse alla guerra, dimostrazioni e proteste che rimasero tuttavia sostanzialmente senza sbocchi concreti per la mancanza di una decisa guida politica capace di indirizzarle: si è visto come il partito socialista avesse lanciato lo slogan "né aderire né sabotare", una linea di condotta più teorica che pratica, che era destinata a mostrare tutta la sua contraddittorietà e a lasciare ampio spazio a tutta una serie di atteggiamenti e di iniziative in contrasto con essa. La Federazione Nazionale Giovani Socialisti infatti dopo la dichiarazione di guerra aveva pubblicato e diffuso un appello "Ai fratelli soldati" (stampato dalla Cooperativa Tipografa Operaia di Milano) in cui si diceva:

> Fate adunque risuonare tra le tetre mura delle caserme, affinché giunga al cuore dei vostri camerati e all'orecchio dei superiori, i vostri

(49) Sul cosiddetto "radiosomaggismo" si veda, fra gli altri, il saggio di A. Monticone "Problemi e prospettive di una storia della cultura popolare dell'Italia nella prima guerra mondiale", *Operai e contadini nella grande guerra*, a cura di M. Isnenghi, Bologna, Cappelli, 1982.

propositi e i vostri sentimenti di ribellione. Abbasso la guerra, Viva la rivoluzione sociale![50]

Le forme di opposizione e critica erano tuttavia fortemente impedite dall'instaurazione di una dura repressione interna, dalla proclamazione dello stato d'assedio e dalla conseguente compressione delle libertà individuali, dalle corti marziali, dalla censura preventiva della stampa e dal diritto di requisizione.

Salandra cercò di impedire in ogni modo che la sinistra interventista potesse cercare di caratterizzare la guerra come una guerra democratica o, ancor peggio, rivoluzionaria: al livello governativo la escluse da ogni responsabilità e, con la scusa della pacificazione degli animi e della serietà del momento, cercò di limitarne al massimo la libertà di espressione e di propaganda servendosi abbondantemente della censura contro i suoi organi di stampa; analoga e forse anche più dura la linea tenuta nei confronti dei socialisti.

Per quello che riguardava i militari fu poi intransigentissimo: tutti coloro che avevano un passato collegato con gli anarchici, i socialisti, i sindacalisti rivoluzionari, i repubblicani o qualsiasi altra formazione considerata sovversiva (bastava addirittura un parente) venivano segnalati dalla polizia ai comandi militari, che provvedevano poi a distribuirli accortamente nei corpi in modo che non potessero costituire un pericolo.

Già nel giugno 1915 il ministro della Guerra Zupelli aveva impartito disposizioni ai vari comandi al fine di impedire agli interventisti rivoluzionari di svolgere qualsiasi forma di propaganda tra le truppe:

> È a conoscenza di questo Ministero che a mezzo di riunioni tenute in qualche centro importante e segnatamente a Milano dei fasci rivoluzionari interventisti siasi fatta una vivace propaganda tra i fascisti richiamati od arruolati volontariamente sotto le armi perché si adoperino a diffondere largamente tra i soldati la propaganda rivoluzionaria, sia pure raccomandando loro di combattere intanto valorosamente contro gli imperi centrali. A capo di tale movimento sarebbe il prof. Mussolini, direttore de *Il Popolo d'Italia* il quale dovrebbe fra poco partire per il servizio militare ... È indispensabile che con oculate ed energiche disposizioni sia provveduto ad impedire in modo assoluto che tale insana propaganda possa ovunque penetrare nelle file dell'Esercito.[51]

---

(50) ACS, *Direz. Gen. P.S., Div. aff. gen. e ris.*, b. 34, Movimenti sovversivi.
(51) Da R. De Felice, *op. cit.*

In base a queste e a simili disposizioni gli interventisti di sinistra, i socialisti, gli anarchici e chiunque fosse ritenuto un rivoluzionario o un sovversivo furono oggetto di una stretta sorveglianza, e fu impedito loro di diventare ufficiali, cosa che accadde allo stesso Mussolini, e inoltre fu severamente punito qualsiasi atto di indisciplina e in particolar modo quelli che avessero sentore politico: alcuni alpini vennero condannati con pene dai 4 ai 15 anni di reclusione perché "ubriachi cominciarono a schiamazzare lanciando sassi contro le finestre, emettendo grida sovversive ('Abbasso la guerra') e sparando alcuni colpi di fucile in aria senza tuttavia ulteriori conseguenze".(52)

Le prime battute di arresto e gli scacchi militari convincevano intanto anche i più ottimisti che la guerra sarebbe stata lunga e difficile, e gli attriti fra lo stato maggiore e il governo, e soprattutto la diffusione di voci su eventuali proposte di pace avanzate dagli Imperi centrali, ridavano fiato ai socialisti, che iniziarono un intenso lavorio di propaganda pacifista e addirittura di sobillazione al sabotaggio: a Roma nel settembre del 1916 alcuni esponenti della federazione giovanile socialista, accusati di diffusione di manifestini clandestini politici incitanti alla rivolta e alla diserzione, furono arrestati e condannati a pene tra i 5 e i 6 anni di reclusione.

Nel gennaio del 1917 fu lo stesso ministro della Guerra a richiamare l'attenzione dei comandi sulla possibilità che la propaganda sovversiva potesse penetrare e diffondersi fra le truppe in concomitanza con le voci che circolavano su eventuali proposte di pace tedesche. Il ministro Morrone proponeva di prendere efficaci provvedimenti perché "circolavano sovente voci di rivoluzioni o ribellioni, voci queste che danno adito al sospetto che una qualche propaganda sovversiva e sobillatrice possa eventualmente penetrare anche nelle caserme", e invitava quindi a riferire qualsiasi voce o informazione e "a cogliere qualsiasi occasione per illuminare le menti dei militari o reprimere se del caso".(53)

Con la circolare "riservatissima" del 4 gennaio 1917 firmata dal generale Porro si ribadiva poi quanto già segnalato con la circolare 2734 del 21 dicembre 1916:

Si ritiene che fra le truppe si stia insinuando una sorda ma attiva

(52) ACS, *Presidenza del Consiglio dei Ministri, 1ª Guerra mondiale*, b. 102 bis, Disciplina delle truppe: relazione del Comando Supremo - Reparto disciplina, avanzamenti e giustizia militare, giugno 1916.

(53) *Loc. cit.*

propaganda contro la guerra. Dalle lettere spedite e dai discorsi dei militari si percepisce che fra le truppe corrano concetti comuni ed è per tanto necessario soffocare con tutti i mezzi i mali germi, schiacciare senza pietà propagandisti ed affiliati, colpire esemplarmente coloro che risultassero colpevoli. Particolare attenzione dovrà essere rivolta a tutto il personale non militare con cui sono a contatto i soldati.(54)

Gli avvenimenti di febbraio in Russia impressero un'ulteriore svolta alla situazione interna italiana, dando luogo a una varietà di risposte, atteggiamenti e linee politiche molto diverse fra loro, tutti aspetti che ebbero anche una notevole influenza e riflesso nella gestione e nella condotta delle forze armate.

Gli avvenimenti russi furono accolti con grande giubilo dagli interventisti di sinistra, e soprattutto dai vari gruppi rivoluzionari che avevano visto in essi non solo la conferma di quanto avevano creduto fino ad allora ma anche la possibilità concreta di realizzare i loro progetti e di trasformare il conflitto in senso rivoluzionario: *Il Popolo d'Italia* aveva aperto a tutta pagina inneggiando "La vittoriosa rivoluzione russa contro i reazionari tedescofili"; dello stesso tono *L'internazionale* dei socialisti rivoluzionari con "La guerra rivoluzionaria: viva la Russia libera!".(55)

La delegazione dei Soviet iniziò un giro presso le capitali dei paesi dell'Intesa, e ottenne una calda accoglienza anche in Italia, dove giunse nell'estate del 1917: l'8 agosto a Roma le fu consegnato un memoriale sottoscritto dal partito repubblicano, dal partito socialista riformista, dai gruppi socialisti autonomi, dai gruppi sindacalisti, dagli anarchici interventisti e dai Fasci d'azione rivoluzionaria in cui si riepilogavano le ragioni del loro interventismo e si esponevano i principi sui quali si doveva basare la futura pace.

Gli interventisti di sinistra si impegnarono quindi in un'azione di incitamento della popolazione volta a imprimere un corso più deciso e risolutivo alle operazioni militari, e cercarono di galvanizzare le masse dando anche un contenuto sociale alla guerra (i riformisti lanciarono la parola d'ordine per il dopoguerra della "terra ai contadini").

Nello stesso tempo, però, permanevano e si acuivano i segni di malcontento della popolazione civile per i disagi causati dall'aumento dei prezzi e dalla carenza di generi alimentari, proseguivano le agitazioni

(54) *Loc. cit.*
(55) R. De Felice, *op. cit.*

proletarie contro gli speculatori e gli accaparratori, contro le autorità ritenute complici di questi ultimi e più in generale contro la guerra, agitazioni che videro come protagoniste soprattutto le donne e che erano fortemente alimentate da una vivace propaganda che cominciava a fare proseliti, o per lo meno così si riteneva, anche fra i militari.

Tali forme di malcontento esplosero poi nella manifestazione che si tenne a Torino fra il 22 e il 26 agosto, trasformatasi in una vera e propria sommossa: in questa città già da tempo la dirigenza delle masse operaie era stata assunta dai cosiddetti "rigidi", gli elementi più estremisti e intransigenti, pronti a compiere azioni forti e decisive, i quali avevano condotto una pressante campagna di denuncia dei "pescecani", di tutti coloro che speculavano sulla guerra, profilando anche la possibilità di abbreviare il conflitto attraverso una serie di azioni incisive, prima fra tutte quella di uno sciopero generale.

Si andava formando una frazione di estrema sinistra che auspicava l'immediata fine del conflitto e si impegnava attivamente per conseguirla: dalla sezione di Napoli era stato lanciato un appello ai socialisti di tutti i paesi di

> consacrare i propri sforzi alla cessazione della guerra, incitando il proletariato a rendersi cosciente della sua forza e provocare con la sua azione intransigente di classe l'immediata cessazione delle ostilità, tentando di volgere la crisi al conseguimento degli scopi rivoluzionari del socialismo. La sezione fa voti che il partito in ogni circostanza anziché perdersi in ambiguità e incertezze, sappia compiere il suo dovere assumendo, con i suoi organi e i suoi uomini, il compito di disciplinare e dirigere l'agitazione delle masse, ponendosi all'avanguardia del proletariato, sul terreno della lotta di massa contro il capitalismo e il militarismo borghese.(56)

Anche a Firenze una frazione intransigente-rivoluzionaria aveva preparato un manifesto in cui esortava il PSI a sconfessare incertezze e collaborazioni, a ripudiare il concetto di patria borghese, e ad adottare una linea sinceramente e strettamente rivoluzionaria aderendo e guidando i moti popolari.

In questa nuova corrente estremista si veniva profilando quello che fu poi definito come "disfattismo", cioè l'auspicarsi e l'augurarsi la disfatta

---

(56) Da P. Spriano, *Storia del Partito comunista italiano. Da Bordiga a Gramsci*, parte prima, Torino, Einaudi, 1967.

militare che avrebbe reso evidente il fallimento tanto della linea politica sostenuta dalla classe borghese artefice e sostenitrice del conflitto, quanto della borghesia stessa.(57)

Erano profondamente convinti e sostenitori di ciò soprattutto i giovani socialisti, cui si affiancavano anche gli anarchici avversi alla guerra, nei confronti dei quali il PSI aveva però assunto un notevole distacco, così come testimoniato dalle affermazioni di Lazzari:

> Negare il sentimento di patria è lottare contro una realtà della vita, ... negare la patria è andare anche a ritroso della storia, perché anche i nostri più grandi precursori, come Carlo Pisacane, si sacrificarono per la sua difesa.(58)

Sempre maggiori quindi le preoccupazioni dei vertici militari e politici che questa opera di propaganda disfattista si potesse sviluppare, intensificare e diffondere nel paese e soprattutto fra i militari, e si temeva inoltre che essa fosse spinta e alimentata dal nemico; preoccupazioni che sembrarono poi trovare conferma all'indomani della disfatta di Caporetto.

Nell'aprile 1917 il generale Cadorna scriveva al presidente del Consiglio Boselli:

> La propaganda contro la guerra si va senza dubbio insinuando nei reparti combattenti per opera dei militari aventi corrispondenze clandestine con centri sovversivi esistenti nel paese, cui fa capo tutta un'opera di sobillazione. ... Si è appreso che circoli socialisti e anarchici, e particolarmente "circoli giovanili" reclutano adepti tra i militari durante il primo periodo di permanenza ... e cercano di costituire, per mezzo di loro, tanti piccoli comitati rivoluzionari nei singoli corpi, i quali si mantengono in corrispondenza con i circoli stessi e fra di loro, facendo uso di un gergo convenzionale e valendosi, come corrieri e portavoce, di militari in licenza.(59)

Cadorna segnalava inoltre che in Toscana e in Romagna vi erano depositi di bombe a mano che erano stati riforniti dai militari che andavano in licenza, e che si sarebbero dovuti usare nel momento in cui le truppe si sarebbero ribellate, momento che egli prevedeva per il 1° giugno del '17.

Boselli gli rispondeva che tale azione di propaganda "è un fenomeno

---

(57) *Ibidem*.

(58) *Avanguardia*, anno XI, n. 507, 7 ottobre 1917, da P. Spriano, *op. cit.*

(59) ACS, *Presid. Cons. Min.*, *1ª G.M.*, b. 102 bis, carteggio Boselli Cadorna.

grave che deve essere energicamente combattuto. Ne ho già conferito con il Ministro dell'Interno, interessandolo a prendere solleciti provvedimenti per reprimere l'opera malvagia di persone e associazioni sovversive che si dedicano a tale funesta propaganda".(60)

Il 7 luglio Cadorna scriveva nuovamente al presidente del Consiglio segnalando che numerosi reggimenti avevano avuto un "contegno vergognosamente passivo, lasciando posizioni al nemico", e che l'episodio faceva "meditare sulla perniciosa influenza di quella propaganda pacifista e sovversiva che muovendo dal Paese verso l'esercito tenta di scuoterne la resistenza".(61)

Analogamente il 16 luglio: scoppiata la rivolta nella Brigata Catanzaro,(62) poi duramente repressa con la fucilazione di 28 militari e la denuncia ai tribunali di altri 123, il generale ne aveva attribuito le cause all'influsso deprimente che dal paese giungeva alle forze armate, al clima di generale tolleranza che era stato accordato ai sovversivi di ogni specie, e alla presenza di numerosi "complementi". Tale lettera fu poi girata al ministro della Guerra Giardino insieme a un'altra segnalazione che Boselli aveva ricevuto da Sestri Ponente in cui si diceva che gli operai della zona stavano progettando uno sciopero massiccio e che le loro idee "sovversive" penetravano fra le truppe troppo a stretto contatto con loro.(63) Accanto a questa propaganda sovversiva egli denunciava un'azione pacifista a suo sostegno, volta a diffondere fra i militari il desiderio di una sollecita pace a qualunque costo.

Il generale era quindi bene a conoscenza della situazione, dell'affievolimento morale delle truppe, e della penetrazione delle idee sovversive, ma tuttavia non mostrava affatto di distinguere quanto in tale atteggiamento sedizioso e pacifista vi fosse di politico e quanto invece fosse da attribuirsi proprio alle condizioni nelle quali erano tenute le truppe, alla stanchezza e al naturale desiderio di pace.(64) Se egli coglieva nel segno additando nei circoli politici giovanili la punta rivoluzionaria, snaturava poi il problema nel collegarne le spinte sovversive con il malcontento e

(60) *Ibidem*, risposta di Boselli del 17 aprile 1917.

(61) *Ibidem*, lettera del 7 luglio.

(62) Alcuni ufficiali erano stati uccisi da rivoltosi che ritenevano di aver subito un trattamento peggiore di quello di altre brigate, visto che dovevano ritornare sul fronte carsico; ACS, *Presid. Cons. Min.*, *1ª G.M.*, b. 102 bis, cit.

(63) ACS, *Presid. Cons. Min.*, *1ª G.M.*, b. 102 bis, cit.

(64) A. Monticone, *op. cit.*

la spontanea opposizione alla guerra che circolavano fra i militari, e in sostanza sopravvalutava le proteste delle truppe: fu infatti massima l'attenzione che fu data alle inchieste che alcuni ufficiali dei Carabinieri cominciarono a condurre dalla fine del marzo 1917 per ricostruire la rete di contatti fra diversi militari e borghesi di fede socialista nelle zone di guerra e sin nelle più remote retrovie, partendo dal sequestro di una lettera cui era allegato un foglio dattiloscritto contenente frasi sovversive e antibelliche.

Al termine di tali indagini fu istruito un grande processo contro 43 persone, militari e borghesi, 35 delle quali furono processate dal tribunale del XXIV Corpo d'Armata (19 dal tribunale speciale e 16 da quello ordinario del corpo) in Pradamano: esaminando la descrizione degli avvenimenti contenuta nelle due sentenze principali si nota come le autorità militari ritennero di aver messo le mani su alcuni dei più attivi centri sovversivi fra i militari che, in contatto con altri centri rivoluzionari dell'interno, avevano per scopo la diffusione delle idee affermate nei convegni socialisti internazionali di Zimmerwald e Kienthal, e la preparazione dei soldati a un'azione per una pace immediata e senza annessioni.(65)

I centri giovanili socialisti, dai quali provenivano o a cui avrebbero fatto capo gli imputati, erano quelli di Vicenza, Cremona, Schio e Messina, i quali in vero non furono certo fra i più attivi e meglio organizzati; lo stesso tribunale dovette poi riconoscere che gli accusati non avevano alcuna nozione dell'appello del Bureau internazionale giovanile socialista di Zurigo e neppure delle deliberazioni della prima conferenza di Zimmerwald, ma che erano solo parzialmente al corrente degli sviluppi della propaganda pacifista e rivoluzionaria che veniva svolta dalle sezioni giovanili del PSI. L'inchiesta e gli atti processuali mostrano infatti come gli imputati non fossero poi così inseriti nelle strutture di propaganda del partito socialista, come il raggio di azione della propaganda da loro svolta fosse piuttosto ristretto e spesso circoscritto alla cerchia di coloro che già professavano convinzioni socialiste o antimilitariste: sembra quindi si possa vedere nell'opera di questi soldati e borghesi la volontà di un ritrovarsi fra compagni di partito sotto le armi, di comunicarsi le ultime notizie e direttive spezzando l'isolamento che il servizio militare aveva creato.

---

(65) Tali sentenze sono state pubblicate da E. Forcella, A. Monticone, *Plotone d'esecuzione: i processi politici della prima guerra mondiale*, Laterza, Bari, 1968: sentenze n. 46 e 47 del 1917, rispettivamente con i titoli "Il processo di Pradamano", e "Una cellula di propaganda socialista".

Ciò viene inoltre confermato dalla testimonianza rilasciata da uno dei processati, l'allora sottotenente Umberto Fiore: questi confermò come egli stesso e qualche altro socialista, disponendo della possibilità di evitare i controlli della censura (egli aveva il bollo della censura del proprio reparto), si tenevano in contatto scambiandosi documenti socialisti e materiale di propaganda (si era fatto spedire al fronte alcune pubblicazioni delle opere di Marx, Engels e Lassalle nelle edizioni Avanti!) che essi distribuivano fra i militari già simpatizzanti, ed escluse invece che fosse nelle loro intenzioni un ampio proselitismo.(66) A giudizio del Fiore la loro propaganda venne ampiamente sopravvalutata dalle autorità militari che videro nel processo di Pradamano la grande prova del tradimento pacifista, sebbene i giudici, a dispetto delle esortazioni del Comando Supremo e in netto contrasto con le richieste gravissime dell'accusa (alcune pene di morte), comminarono pene abbastanza miti, escludendo negli imputati l'intenzione di tradire.(67)

Nello stesso tempo Cadorna si opponeva fermamente allo svolgimento di qualsiasi attività di incitamento e sostegno morale dei militari (in sostanza di un'attività di contro propaganda) ritenendo invece che fosse sufficiente stroncare qualsiasi fenomeno sovversivo all'interno dei reparti, e che fosse necessario, parallelamente, un massiccio e decisivo intervento del governo all'interno del paese per soffocare l'attività dei partiti e delle associazioni di carattere sovversivo: nella lettera inviata a Boselli il 18 agosto 1917 il generale si diceva infatti dispiaciuto(68) di non aver ricevuto risposta alle proposte che ripetutamente aveva avanzato per far fronte e per risolvere tale situazione (inasprimento delle pene, controllo e repressione massiccia ...).

Complessivamente, si può quindi dire che fino alla fine del 1917, sebbene vi fosse una grande attenzione e preoccupazione da parte dei comandi, del governo e degli organi di pubblica sicurezza verso qualsiasi forma di dissenso verso l'attività dei vari gruppi sovversivi o eversivi, e

(66) Tale testimonianza è stata personalmente rilasciata da Umberto Fiore ad A. Monticane; E. Forcella, A. Monticone, *Plotone d'esecuzione* ..., cit.

(67) Umberto Fiore fu condannato a 7 anni di reclusione e alla dimissione del grado, ma poi fu rinviato in prima linea e ai primi di settembre fu seriamente ferito sulla Bainsizza.

(68) Il tono della lettera denota invero una certa irritazione del generale: "La situazione è particolarmente grave e non la si risolve con non rispondere alle insistenti sollecitazioni del Comando Supremo", ACS, *Presid. Cons. Min.*, *1ª G.M.*, b. 102 bis, cit.

soprattutto verso qualsiasi forma di propaganda che potesse recare un nocumento alla condotta delle operazioni militari, non si verificarono mai, soprattutto per quello che concerne la Regia Marina, incidenti di particolare gravità. La propaganda faceva breccia negli animi più semplici grazie alle condizioni di vita particolarmente difficili sia nel paese sia soprattutto nelle linee più avanzate di combattimento: vi furono casi di disobbedienza, casi di militari giudicati e condannati dai tribunali per la diffusione fra i commilitoni di materiale di carattere socialista e anarchico, ma tuttavia non vi furono mai manifestazioni di particolare gravità, e comunque quelle che si verificarono non lasciano pensare che esistesse una struttura sovversiva o eversiva organizzata.

Si è visto come di fatto già mancasse una guida politica forte, capace di imprimere una svolta rivoluzionaria al conflitto, capace di creare e gestire un'organizzazione di carattere rivoluzionario, e capace poi di guidare la rivoluzione stessa: tutta l'attività eversiva o sovversiva faceva capo a una serie di gruppi più o meno indipendenti fra loro che spesso, come nel caso dei giovani socialisti, agivano anche in direzioni diverse da quelle indicate dal partito ufficiale, per non parlare poi dell'attività degli anarchici, che spesso era di carattere individuale. Non sembra quindi che si possa parlare di una campagna di propaganda pianificata, organizzata e condotta con espliciti fini rivoluzionari da una centrale operativa, meno che meno all'interno delle forze armate.

I vertici militari e politici la pensavano invece differentemente: tutta la documentazione esaminata mostra infatti come fosse ampiamente diffusa tra di essi la convinzione che tale propaganda nascondesse l'esistenza di un'organizzazione di carattere sovversivo, sebbene tuttavia non ne fossero mai emerse le prove.

È da notare poi che le preoccupazioni dei vertici militari si rivolgevano particolarmente al personale dell'Esercito, e meno frequentemente a quello di Marina, e questo si può spiegare sulla base di una serie di considerazioni eminentemente di carattere organizzativo e strutturale. La mobilitazione di massa aveva largamente portato nelle file dell'Esercito la classe contadina, visto che gli operai erano rimasti a lavorare nelle fabbriche, e si è visto come i contadini fossero sostanzialmente indifferenti alla guerra, che vivevano con una certa rassegnazione senza ricercarne motivazioni ideali alla base; a ciò si aggiunga che spesso essi ricevevano solo un breve e veloce addestramento che, in periodi di particolare difficoltà, poteva ridursi addirittura a sole tre settimane: è facile quindi immaginare come tali fanti-contadini in contatto quotidiano con la morte, di fronte al

protrarsi del flagello avessero momenti di profondo scoraggiamento, cominciassero a desiderare la fine immediata del conflitto, e accogliessero favorevolmente quei messaggi, di carattere pacifista, socialista, anarchico o altro, che condannavano la guerra, ne invocavano la fine e promettevano il ritorno a casa.

La Regia Marina era invece un corpo di dimensioni molto più ridotte rispetto all'Esercito, e con un consistente numero di effettivi rispetto ai richiamati – circa un terzo del totale alla fine del 1918 – quindi per la maggior parte militari di carriera che avevano ricevuto una lunga educazione alla vita militare: il problema si poteva semmai porre per le nuove leve, tuttavia anche queste ricevevano pur sempre quel lungo e particolare addestramento richiesto dai servizi di Marina, che esigono speciali attitudini e un lungo tirocinio. La penetrazione di messaggi rivoluzionari e l'eventuale creazione di un movimento organizzato di disobbedienza o eversione all'interno della Marina era inoltre ostacolato dal fatto che metà del personale era imbarcato sulle navi: l'attività delle unità era continua, si navigava per la maggior parte del tempo, e le licenze o i periodi a terra erano molto brevi, cosa che già riduceva di molto i contatti con il mondo esterno; a bordo poi la truppa e gli ufficiali erano a strettissimo contatto fra loro, e risultava difficile se non addirittura impossibile condurre azioni nascoste di carattere eversivo, che comunque, anche se possibili, avrebbero potuto poi avere pochi sbocchi concreti: atti di sabotaggio avrebbero messo in pericolo la vita degli stessi sabotatori, e l'eventuale ammutinamento e sequestro di una nave si sarebbe tradotto in una azione di poco conto perché sarebbe stato impossibile rientrare alla base navale, mentre rimanere in mare avrebbe significato essere esposti al fuoco nemico.

Che fare quindi con un'unità sequestrata? Si poteva ipotizzare una azione congiunta di più unità che si ammutinavano, e allo stesso tempo la presa delle basi navali da parte degli eversivi, ma un tale piano non poteva di certo essere organizzato dai semplici marinai perché sarebbe stata necessaria una pianificazione che fosse partita dalle più alte sfere.

Infine, si deve ricordare che vi era una disciplina ferrea, definita da alcuni "il regime del terrore" che, come vedremo più approfonditamente in seguito, prevedeva pene severissime per i disobbedienti: sono ben noti i fenomeni delle esecuzioni capitali, eseguite spesso dopo sommari e sbrigativi processi, e delle decimazioni.

La propaganda dopo Caporetto

La mattina del 24 ottobre 1917 l'esercito austriaco, notevolmente rinforzato dalle truppe rifluite dal fronte russo, dove si era cessato di combattere, passava all'offensiva contro le posizioni italiane a nord di Tolmino travolgendole, e il 28 giungeva a Udine; fallito il tentativo di fermare il nemico sul Tagliamento, il Comando Supremo ordinava la ritirata dietro il Piave, lasciando sul campo 40 000 soldati fra morti e feriti, 280 000 prigionieri, 350 000 sbandati e una notevole quantità di materiale bellico (3150 cannoni, 1700 bombarde, 3000 mitragliatrici).

I quindici giorni che intercorsero tra lo sfondamento delle linee a Tolmino e la riorganizzazione dietro il Piave furono sicuramente fra i più drammatici della storia contemporanea italiana: l'Esercito sembrava completamente allo sbando, il nemico aveva conquistato un'intera regione minacciando una pericolosa avanzata verso Venezia e poi verso il cuore del paese, e il tutto mentre mancava un governo, visto che il gabinetto Orlando si costituì solamente il 30 ottobre.

In quei momenti di estrema difficoltà la Regia Marina si impegnava tuttavia in una delle sue più gloriose imprese della grande guerra, e cioè la ritirata dalle zone di Grado e Monfalcone: il 26 ottobre, ricevuto l'ordine di evacuare la zona, nonostante le pessime condizioni climatiche si provvide allo smantellamento della maggior parte delle batterie (solo alcune vennero lasciate per controbattere il fuoco avversario), che vennero poi trasportate alcune via mare altre attraverso i canali interni, e con veri e propri atti di eroismo si riuscì a portare in salvo quasi tutto il materiale o a rendere inutilizzabile quello che non poteva essere trasportato.

Per l'Italia la sconfitta militare si tradusse in una crisi di vaste proporzioni, che investì tutta la società dal punto di vista morale e politico:(69) il variegato gruppo degli interventisti reclamò la costituzione immediata di un governo forte composto da un ristretto numero di ministri e retto da un uomo risoluto e intransigente, sul modello di Clemenceau in Francia, che fosse in grado di procedere con fermezza contro i pacifisti, i disfattisti, gli speculatori e contro tutti coloro che con il loro atteggiamento avevano contribuito al disastro, primi fra tutti, chiaramente, i socialisti.

---

(69) Il senatore Facchinetti, uno dei più decisi sostenitori di Sonnino, si tolse la vita; il 7 novembre, recandosi Bissolati direttamente al fronte da Orlando gli disse: "Credi pure Orlando, non vi è più nulla da sperare, non ci resta che farci saltare le cervella". R. De Felice, *op. cit.*

Nacquero una serie di organizzazioni, alcune pubbliche altre segrete, con lo scopo precipuo di sostenere la resistenza e di vigilare sul fronte interno con proposte positive o attraverso i più incredibili progetti che avrebbero dovuto "vitalizzare" la guerra: propositi di colpi di stato militare, di rivoluzioni, di abbattimento della monarchia, tentativi di far mettere sotto accusa questo o quell'uomo politico "neutralista", accuse di tradimento, e, secondo le informazioni di polizia, alcuni pensarono anche di sopprimere, a scopo dimostrativo, alcuni principali leader "disfattisti".

In un rapporto del 29 novembre 1917 si diceva che a Roma, in alcuni ambienti repubblicani più intransigenti vicini al giornale interventista *Al fronte!* diretto da Costanzo Premutti, un noto esponente repubblicano si era assunto l'incarico di "riorganizzare la massoneria carbonara con riti e metodi di antiche sette e con la costituzione di *gruppi di arditi del fronte interno, così dette legioni rosse*":(70)

> Si propongono di esercitare azione violenta nelle vie, sopprimendo coloro che ritengono capi del movimento loro contrario. Si propongono di fare azione violenta contro uomini politici più in vista e sarebbero stati designati alla soppressione gli onorevoli Turati, Treves, Modigliani, Maffi, Enrico Ferri, ed altri; dell'Unione Parlamentare sono destinati gli onorevoli: Giolitti, Schanzer, Tedesco, Falcioni, Cocco Ortu e diversi deputati milionari.

Da un altro rapporto del 2 dicembre risultava che anche il presidente del Consiglio Orlando dovesse essere soppresso, e che le "legioni rosse", organizzate in decurie e centurie, avevano raggiunto a quella data trecento congiurati, fra cui alcune donne, e che non mancava anche chi parlava addirittura di introdursi in Vaticano per piazzarvi cariche di dinamite.(71)

Turati scrisse infatti proprio in questo periodo alla Kuliscioff:

> Devi sapere che c'è proprio tutta una organizzazione di documenti falsi creati o dai generali o dalla polizia militare o dagli interventisti per creare in noi i capri espiatori del disastro. Secondo il rapporto di un funzionario di polizia al Ministero dell'Interno, un gruppo massiccio repubblicano, che fa capo a Comandini, Premutti ed altri ... avrebbe organizzato una campagna di denigrazioni non solo, ma una vera

(70) ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. P.S., Div. aff. gen. e ris.*, b. 61, f. Fasci interventisti rivoluzionari; pubblicato anche da R. De Felice, *op. cit.*

(71) ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. P.S., Div. aff. gen. e ris.*, b. 61, f. Fasci interventisti rivoluzionari; pubblicato anche da R. De Felice, *op. cit.*

> cospirazione di circoli carbonici che dovrebbe cominciare dall'accoppare alcuni responsabili simbolici socialisti, clericali e giolittiani (i tre socialisti designati sono Modigliani, Treves e io), per poi determinare un movimento insurrezionale repubblicano.(72)

Caporetto determinò inoltre anche un profondo cambiamento della posizione italiana nell'ambito del conflitto perché da paese impegnato in una lotta sostanzialmente volta al raggiungimento dei suoi confini naturali divenne un paese in lotta per la sua esistenza stessa.

Il Corriere della sera lanciò un appello a costituire una "unione sacra" per fronteggiare il nemico, e "resistere" e "vincere ad ogni costo" divennero le parole d'ordine invocate da ogni parte, tanto a destra quanto a sinistra: il bollettino ufficiale della CGL del 1° novembre incitò il popolo italiano a "raccogliersi in un supremo sforzo di volontà per respingere l'assalitore"; dello stesso tono l'articolo pubblicato su *Critica sociale* firmato da Turati e da Treves:

> Quando la patria è oppressa, le stesse ire contro gli uomini e gli eventi cha la ridussero a tale sembrano passare in seconda linea, per lasciare campeggiare nell'anima soltanto l'atroce dolore per il danno e per il lutto e la ferma volontà di combattere, di resistere fino all'estremo.(73)

Turati tuttavia, così come testimoniato dalla sua corrispondenza con la Kuliscioff, se da un lato incitava alla resistenza contro l'invasore, parallelamente non rinunciava alla linea fino allora sostenuta, e cioè quella di un'azione volta alla cessazione immediata delle ostilità e all'apertura dei negoziati per la pace: permaneva infatti all'interno del PSI quella dualità e divisione, quella differenza di vedute e di intenti che lo avevano caratterizzato sin dall'inizio del conflitto, anche se tuttavia, riaperta la Camera, il gruppo parlamentare votò poi l'ordine del giorno Boselli per la concordia nazionale e la fusione di tutte le energie per fronteggiare il nemico. Il partito era diviso in due correnti: da un lato varie giunte comunali e molti rappresentanti sindacali, tra cui Bruno Buozzi della FIOM, accettavano di intavolare trattative con il governo in vista della costituzione di un fronte unico e compatto, dall'altro invece l'ala di estrema sinistra, facente capo soprattutto ai gruppi giovanili, chiedeva l'espulsione dal partito degli elementi nazionalisti e invocava l'immediata cessazione delle ostilità e l'aper-

(72) R. De Felice, *op. cit.*

(73) *Critica Sociale*, 1° novembre 1917; tratto da R. De Felice, *op. cit.*

tura delle trattative di pace; in quest'ultima, che per altro divenne poi maggioritaria in seno al gruppo parlamentare, si collocava Modigliani, che minacciò la rivoluzione se non si fossero aperte trattative immediate per la pace, lo stesso Turati, seppure in una posizione non proprio chiarissima, e Lazzari che inviò varie circolari a tutte le organizzazioni periferiche del partito con cui esortava a porre fine alla collaborazione con le autorità, ad operarsi per favorire la fine immediata del conflitto e ad esaltare i successi conseguiti in Russia dopo la presa del potere da parte dei bolscevichi.(74)

Il governo rispose con estrema durezza a questa svolta "radicale" all'interno del partito, facendo arrestare Lazzari e il vice segretario del partito Bombacci nel gennaio del 1918 e, nel maggio, anche Serrati.

Dal punto di vista militare, dopo Caporetto il comando supremo delle forze armate fu tolto a Cadorna e affidato al generale Diaz, evento che ebbe notevoli conseguenze, globalmente positive, nella condotta e nella gestione delle forze armate perché Diaz era ben cosciente di quanto fosse importante "l'elemento uomo", e una delle sue frasi più conosciute era "si comanda con il cuore, con la persuasione, con l'esempio"; aveva una concezione più umana della vita e della figura del militare, era in grado di vedere sotto l'uniforme l'uomo e il cittadino, aveva compreso che si stava combattendo una guerra ben diversa dalle precedenti e che quindi era necessario adottare misure adeguate alla nuova situazione.

Il nuovo comando supremo capì quindi quanto fosse importante l'assistenza materiale e "spirituale" delle truppe, anche se la situazione di quel momento non consentiva immediati cambiamenti e di fatto furono mantenute tutte le disposizioni e le direttive emanate da Cadorna, comprese quelle relative alla decimazione.

Nello stesso tempo sembrava inoltre aver trovato conferma l'idea che la condotta, definita da alcuni vergognosa, dell'Esercito a Caporetto fosse largamente dipesa dalla penetrazione all'interno dei reparti combattenti di quella propaganda di carattere disfattista e sovversivo che da anni veniva svolta dalle correnti dell'estrema sinistra, dagli anarchici e dai vari gruppi rivoluzionari,(75) idea che sembrava essere ampiamente confermata

(74) P. Spriano, *op. cit.*

(75) Quasi tutti gli studiosi sono concordi nell'affermare che quanto avvenne a Caporetto dipese da una serie di fattori non strettamente legati a una volontà di ribellione o di ammutinamento: non si udirono grida sovversive, ma più che altro prevalse la volontà generale di tornare a casa che, costantemente presente, trovò in

dall'atteggiamento dell'ala estremista del partito socialista e ancor più dalle notizie sugli eventi dell'ottobre (o novembre secondo il nostro calendario) in Russia che avevano visto la presa del potere da parte dei bolscevichi e la creazione di un nuovo ordine basato sulla dottrina socialista.

A ciò si aggiungevano inoltre le notizie che pervenivano dall'Austria-Ungheria e dalla Germania: gli Imperi centrali erano investiti da un'ondata di scioperi, promossi e guidati dai socialisti, che sovente si erano tradotti in vere e proprie sommosse; non si contavano inoltre gli ammutinamenti fra le truppe ceche, slovacche e ungheresi, duramente repressi con la fucilazione di massa, e anche la Marina francese si trovò a fronteggiare pericolose ondate di malcontento dei marinai che spesso sfociarono in ammutinamenti e in gravi atti di disobbedienza; da più parti si segnalava inoltre che i prigionieri tedeschi e austriaci liberati dai russi venivano tenuti in "quarantena" perché "portatori" delle idee rivoluzionarie.(76) Il Servizio Informazioni – Sezione R – del Comando Supremo il 21 febbraio 1918 comunicava infatti che

> il Governo germanico è rimasto seriamente preoccupato dei movimenti rivoluzionari, per quanto questi siano stati preveduti. La polizia segreta germanica ha vigilato attentamente per scoprire, e nel caso per impedire, che i moti rivoluzionari austriaci non avessero un collegamento con quelli germanici. Le autorità temono che una rivoluzione simile a quella russa possa anche scoppiare nei due imperi e rovesciare il potere imperiale, tanto che i sudditi russi massimalisti, prima protetti ed accarezzati, sono ora o incarcerati o internati. Nonostante le severe misure, la propaganda rivoluzionaria sembra possa attecchire anche nell'esercito germanico e se ne vedrebbero i sintomi nella stanchezza dimostrata da alcune truppe e specialmente dai sottufficiali anziani.(77)

---

quei momenti di sbandamento l'occasione per emergere. Le cause della disfatta furono soprattutto di ordine militare: la deficienza dei comandi, la scarsa fortificazione della linea di fronte, le mancanze di buoni collegamenti fra le armate e di una vera seconda linea, la mancanza di precise notizie sulla consistenza e gli spostamenti del nemico, l'incertezza del comando supremo nel fronteggiare l'offensiva, le nuove forme di attacco sperimentate dal nemico, ecc.

(76) "Bollettino di notizie politico-militari raccolte dagli organi del Servizio informazioni", del 2, 4 e 10 febbraio 1918, Archivio Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), *Archivio di base* (*A.B.*), b. 1243, Notiziario politico-militare del Comando Supremo.

(77) "Bollettino di notizie politico-militari raccolte dagli organi del Servizio informazioni", del 21 febbraio 1918, AUSMM, *A.B.*, b. 1243, cit.

Ciò si tradusse nell'instaurazione di un regime di sorveglianza e di strettissimo controllo dei militari, alla ricerca di qualsiasi attività che potesse rappresentare una minaccia per la futura condotta delle operazioni militari e delle truppe, e nell'adozione di una serie di provvedimenti che da un lato portarono a un notevole miglioramento delle condizioni di vita dei soldati, e dall'altro cercarono di contrastare ed eliminare lo svolgimento di qualsiasi tipo di propaganda disfattista, socialista, anarchica o cattolica che provenisse sia dall'interno del paese, sia dall'esterno, visto che si riteneva che tale propaganda fosse abilmente pilotata e organizzata dal nemico.

La propaganda disfattista austro-tedesca

Le prime preoccupazioni che fosse il nemico ad alimentare e promuovere la propaganda di stampo pacifista o massimalista allo scopo di minare la compattezza morale dei reparti italiani e favorirne la sconfitta vennero espresse già alla fine del 1917: nella pubblicazione *Notizie di guerra*(78) del 13 dicembre, edita dal Comando in capo del Dipartimento e della piazza marittima di Spezia sotto il controllo dell'Ufficio Propaganda presso il Comando in capo, dopo aver descritto brevemente gli avvenimenti dell'ottobre in Russia,(79) si diceva che i tedeschi li avrebbero sfruttati opportunamente contro l'Intesa per procurane la disfatta militare, perché in un incontro fra i parlamentari massimalisti e il generale tedesco Hoffmann, quest'ultimo "si era dichiarato pronto a facilitare il trasporto di proclami massimalisti in Francia, in Inghilterra e in Italia".

Nella stessa pubblicazione, il 7 febbraio 1918 si arrivava addirittura ad affermare che la stessa rivoluzione in Russia era stata provocata dai tedeschi attraverso propri agenti di nazionalità russa, poi divenuti capi del

(78) Si veda anche ivi cap. 3, par. 3.

(79) "Cose di Russia. Come si sborniano... e come i tedeschi li sfruttano": "A Pietrogrado l'anarchia comincia a dilagare. Giovedì sera la folla, che da qualche tempo meditava un'incursione nelle famose cantine del Palazzo d'Inverno, irruppe improvvisamente oltre i cancelli e, disperso il corpo di guardia, il quale non oppose che debole resistenza, penetrò nelle cantine. La folla fra tanto vino, si abbandonò ad un'orgia sfrenata che durò l'intera notte. Da tutti i quartieri della città accorreva la gente a gremire le vaste cantine e alla mattina centinaia di ubriachi giacevano sulla neve tutt'intorno al Palazzo d'Inverno". *Notizie di guerra*, n. 26, 12 dicembre 1917, AUSMM, *A.B.*, b. 1315, sf. Propaganda.

movimento massimalista, che venivano finanziati da alcune banche tedesche e dal sindacato minerario della Westfalia.(80)

L'argomento veniva poi ribadito in un trafiletto del 9 febbraio 1918 intitolato "Le prove che Lenin, Trotzky e compagni sono venduti alla Germania", dove, a conferma di ciò, venivano pubblicati numerosi documenti, fra cui una lettera della Deutsche Bank indirizzata alla Furstenberg di Stoccolma ("Porto a vostra conoscenza che una somma di 82 mila franchi sul conto del Sindacato è stata consegnata per l'edizione di opuscoli massimalisti") e un'altra sulle prove della complicità dello stesso Lenin:

> ... mandiamovi 180 mila marchi. Con questa somma l'ingegnere Steinberg consegnerà 140 mila marchi a Lenin quando entra in Finlandia. Il resto della somma rimarrà a vostra disposizione per la propaganda contro l'Inghilterra e la Francia.(81)

È lecito supporre che, trattandosi di pubblicazioni edite con lo specifico scopo di svolgere un'azione di propaganda tra la popolazione civile e i militari, venisse "calcata la mano" su qualsiasi notizia che potesse giovare a tale fine e che consentisse di contrastare la perniciosa influenza della propaganda socialista che gli avvenimenti in Russia avrebbero sicuramente alimentato; tuttavia l'esame delle circolari che furono diramate ai vari comandi, quasi tutte con classifica "riservatissimo", testimonia come realmente anche i vertici militari temessero che il nemico stesse spingendo e impiegando la propaganda massimalista allo scopo di minare la compattezza e la resistenza delle truppe italiane così come aveva fatto in Russia.

Con la circolare n. 813 del 7 gennaio 1918, avente per oggetto "Propaganda disfattista e massimalista a mezzo di prigionieri restituiti", il Comando in capo del dipartimento marittimo di Venezia comunicava ai vari comandi che "fra i vari mezzi escogitati dal nemico per propinare tra i nostri combattenti il veleno disfattista e massimalista v'è quello di restituire dei prigionieri opportunamente catechizzati i quali, in buona o mala fede, si rendono propagandisti di tali idee allorquando sono rimmessi in servizio specie nelle retrovie, nei depositi, ecc.".

Per scongiurare le pericolose conseguenze di tale attività si invitavano le autorità dipendenti ad

---

(80) *Notizie di guerra*, n. 38, 7 febbraio 1918, AUSMM, *A.B.*, b. 1315, sf. Propaganda.

(81) *Notizie di guerra*, n. 40, 9 febbraio 1918, AUSMM, *A.B.*, b. 1315, sf. Propaganda.

a) Assicurarsi subito ad accertamento se tra le truppe dipendenti vi siano in servizio come effettivi o come aggregati militari o ex-militari provenienti dai prigionieri di guerra restituiti e riferirne al Comando in Capo.
b) Nel caso affermativo disporre perché nell'ambiente in cui l'ex prigioniero presta servizio siano designati due o più militari di sicura e provata fede patriottica con l'incarico di esercitare vigilanza intorno a lui onde accertare se effettua o meno, o se abbia già effettuato in passato, propaganda della natura anzidetta e nel caso che risultasse colpevole di un tale reato ricercare anche coloro che fossero a lui eventualmente aggregati e denunziarli assieme al propagandista.
c) Prescrivere in modo rigoroso e tassativo che i disertori e prigionieri nemici non vengano mai, e per nessun motivo, a contatto con i nostri militari della bassa forza. Ai militari comandati e di scorta per accompagnare disertori o prigionieri nemici devesi proibire di rivolgere loro la parola e ai prigionieri stessi deve essere fatto obbligo di mantenere il silenzio.(82)

Si disponeva inoltre che fra i componenti dei drappelli di scorta vi fosse sempre un graduato che avesse dato "affidamento di ben esercitare completa e severa vigilanza affinché [fosse] rigorosamente osservata tale prescrizione".

A maggiore conferma di quanto affermato in tale circolare, la terza sezione del Comando in capo di Venezia ne emanava una successiva (n. 7504 del 25 gennaio 1918) in cui veniva riprodotto anche uno stralcio di lettera censurata proveniente dalla Svizzera in cui si diceva:

Ora i barbari ne hanno studiata un'altra grossa contro l'Italia. Senti, quei feriti gravi che hanno cambiato il giorno 20 dicembre sono preparati a fare propaganda contro la guerra e contro l'Italia. In Russia hanno fatto così ed il loro trucco è andato bene; ora fanno così anche contro l'Italia. I feriti italiani che mandano in Italia sono istruiti e forse pagati dai barbari per parlare contro la guerra italiana.(83)

Il 16 marzo dello stesso anno venivano massicciamente lanciati dagli

(82) Circolare n. 813, 7 gennaio 1918: la stessa veniva inviata poi all'Ispettorato della Difesa della R. Marina sul fronte terrestre e da questo girata al Comando del Reggimento Marina di Cortellazzo, al Raggruppamento di Cavallino e all'Ufficio Brigata Marina; AUSMM, *A.B.*, b. 1369, sf. Propaganda e servizio informazioni.

(83) AUSMM, *A.B.*, b. 1369, sf. cit.

aeroplani nemici sulle linee del Piave vari manifestini di carattere disfattista:(84) uno, intitolato "Ultimo bollettino di guerra dalla fronte russa", raffigurava soldati tedeschi, austriaci e russi che, tenendosi per mano, danzavano e ballavano intorno a una bandiera di pace cantando "Evviva la cuccagna! Evviva l'allegria! Evviva la pace! Abbasso la guerra!"; l'altro, più o meno dello stesso tono, intitolato "Armistizio al fronte russo", riproduceva una foto con soldati di varie nazionalità che, secondo l'iscrizione a fondo pagina, "lavorano insieme, non più nemici ma fratelli", e aggiungeva poi: "Nemico ne resta uno solo per noi. Sapremo trattarlo in ordine. Intanto evviva la pace russa".

Il terzo, intitolato "L'inutile strage", era un appello ai soldati ben più articolato perché, dopo aver riprodotto i contenuti dei manifestini di propaganda che venivano lanciati dagli idrovolanti italiani sulle linee nemiche – manifesti che, fra i vari temi, incitavano i soldati cechi e slovacchi dell'Austria-Ungheria a disertare, a varcare il confine italiano dove "migliaia di loro connazionali li attendevano e dove sarebbero stati accolti come fratelli" – condannava la doppiezza dei vertici militari italiani, responsabili e artefici di una guerra voluta per il "sacro egoismo" e che ancora si ostinavano a portare avanti una "lotta inutile, le cui aspirazioni erano irrealizzabili e che avrebbero portato al macello anche i loro figli".(85) Il volantino concludeva poi con un appello ai soldati d'Italia, "vittime generose del traviamento politico del vostro governo insano, voi che fate la guerra e non la volete, gridate in faccia a coloro che la guerra la vogliono ma non la fanno: Evviva la pace! Abbasso la guerra!

Dello stesso tono era il manifesto che recava il titolo "La Pace colla Russia", in cui si diceva:

> Un comunicato ufficiale dell'Agenzia telegrafica di Vienna annuncia: Vienna, lì 17 dicembre 1917, ore 11 antimeridiane. Alla stipulazione dell'armistizio testè avvenuta i Governi d'Austria-Ungheria, Germania, Bulgaria, Turchia e Russia faranno ora seguire al più presto trattative di pace. La scelta e l'invio dei plenipotenziari per queste trattative è già in corso ... SOLDATI ITALIANI! **I vostri camerati** russi **vedranno** in pochi giorni **le loro care famiglie! La pace**, che il popolo russo volle fermamente, **corona l'opera della rivoluzione russa**. Da tutto il fronte, che

(84) Tali manifestini giunsero al Comando in capo della P.M. di Venezia, che li inviò poi per conoscenza al capo di stato maggiore, AUSMM, *A.B.*, b. 1315, sf. Manifestini di propaganda del nemico.

(85) AUSMM, *A.B.*, b. 1315, sf. Manifestini di propaganda del nemico.

Manifestino inneggiante alla pace lanciato il 16 marzo 1918 sulle linee del Piave da aerei austro-ungarici.

misura non meno di 1200 chilometri, verranno levati **fortissimi contingenti** austro-germanici e **diretti sul fronte italiano** per affrettare la pace, che l'Inghilterra vi contende. Non saprete voi **imitare l'esempio dei vostri camerati russi** prima che si sparga nuovamente tanto prezioso sangue; **sangue prezioso che i pescicani della guerra vogliono ancora immolare ai loro interessi privati?**(86)

Altri manifestini cercavano più miratamente di mettere in cattiva luce i rapporti con la Francia e la Gran Bretagna, affermando che "le città italiane erano in mano alla polizia inglese la quale soffoca nel sangue le dimostrazioni popolari uccidendo donne e bambini affamati, la Francia odia l'Italia, la Gran Bretagna la sfrutta e l'America non ne ha alcuna considerazione".(87)

Secondo quanto affermato nel promemoria speciale n. 9, 26 febbraio 1918, classifica "riservatissimo", dell'Ufficio Marina presso il Comando Supremo,(88) gli Imperi centrali e soprattutto la Germania avevano intrapreso una serie di attività volte a turbare l'ordine pubblico in Italia e Francia tentando di provocare disordini politici in senso rivoluzionario da farsi coincidere con un'imponente offensiva militare (i disordini sarebbero dovuti cominciare nel marzo a Torino e, a tale scopo, sembra che fossero state già inviate ingenti somme di denaro): si diceva che emissari, probabilmente svizzeri, erano riusciti a penetrare in Italia e avevano iniziato, in collaborazione con alcuni deputati del partito socialista italiano, un'intensa attività volta a diffondere fra le truppe la propaganda massimalista nel tentativo di ripetere quanto già avvenuto a Caporetto.

Ancora lo si ribadiva nel promemoria speciale n. 17 del 2 aprile 1918, dove si confermava che il centro principale di tale attività di propaganda disfattista contro l'Italia fosse proprio la Svizzera, "letteralmente invasa da bollettini pubblicati in varie lingue a cura di una immaginaria associazione pacifista internazionale, nei quali si esortano gli eserciti di tutte le nazioni a gettare le armi come si è fatto in Russia, prima ancora della pace".(89)

---

(86) Il neretto è del manifesto, AUSMM, *A.B.*, b. 1315, sf. Manifestini di propaganda del nemico.

(87) AUSMM, *loc. cit.*

(88) AUSMM, *A.B.*, b. 1236, sf. 9, Promemoria speciale dell'Ufficio Marina presso il Comando Supremo.

(89) AUSMM, *A.B.*, b. 1236, sf. 9, cit., e sf. 10, Informazioni varie da fonte svizzera e turca.

Manifestino che riproduce una foto con soldati di varie nazionalità che "lavorano insieme, non più nemici ma fratelli".

Con il passare dei mesi le preoccupazioni si acuirono ancor di più: il Servizio Informazioni – Sezione U – del Comando Supremo ogni quattro giorni inviava al ministro e al capo di stato maggiore della Marina un foglio d'ordini(90) in cui venivano elencati punto per punto e dettagliatamente, con le relative disposizioni da prendersi, tutti gli atti di propaganda disfattista che venivano compiuti all'interno del paese sia da agitatori locali sia da agitatori provenienti da paesi stranieri, entrambi con collegamenti e canali di penetrazione all'interno delle forze armate. Si confermava ancora una volta che gli austro-tedeschi reclutavano agenti propagandisti non solo tra i prigionieri o i feriti che venivano rilasciati ma anche tra la popolazione dei territori occupati che, addestrata e finanziata, veniva lasciata libera di varcare la frontiera per giungere in Italia e svolgere un'azione pacifista fra i militari.(91)

Tra i mezzi usati dal nemico per la propaganda, oltre ai manifesti, vi erano le fotografie e le cartoline "preparate ad arte e con opportuna scelta dei soggetti": fotografie di Costantino Lazzari nelle quali si denunciava la condanna "per ragioni del suo ufficio di segretario del partito socialista italiano"; cartoline che riproducevano i soldati italiani internati in Austria e in Germania in ottimo stato di salute e in soddisfacente aspetto morale, altre che riproducevano il re e il principe Umberto circondati da varie espressioni incitanti alla fratellanza, alla pace e all'obbedienza alle esortazioni del Papa; frequente inoltre era il sequestro di cartoline in franchigia che già portavano il bollo "verificato per censura".(92)

Veniva inoltre segnalato un singolare metodo che si riteneva il nemico utilizzasse per le comunicazioni e per esercitare lo spionaggio avvalendosi delle scatole di brodo concentrato e delle reclame "Maggi": nel lato posteriore dei cartelli di reclame, e propriamente dietro le lettere, venivano posti "segni misteriosi che quasi sempre consistevano in numeri tagliati a mezzo"; quando vi erano diversi avvisi "Maggi" su di una casa che faceva angolo, questi segni erano identici su tutte le etichette, se no variavano sia di formato sia di colore di smalto, e si riteneva che essi volessero indi-

(90) Classifica "riservatissimo alla persona" con esplicito divieto di riproduzione e di diffusione al di fuori degli indirizzi indicati, il cui contenuto, così come affermato nell'avvertenza, era in gran parte ricavato da informazioni fiduciarie; AUSMM, *A.B.*, b. 1225, sf. 5, Propaganda di guerra e sovversiva - Attentati - Spionaggio.

(91) Foglio d'ordini n. 23 del 6 maggio 1918; AUSMM, *loc. cit.*

(92) Foglio d'ordini n. 23 del 6 maggio 1918 e n. 24 del 10 maggio, AUSMM, *A.B.*, b. 1225, sf. 5, Propaganda di guerra e sovversiva.

care le strade, i bivi, i ponti, i pozzi, ecc.; inoltre sulle scatole del "brodo Maggi" venivano trovati sovente segni convenzionali che "non si riferivano certo alla merce ivi contenuta ma il cui significato non è ancora chiarito".(93)

Il 19 maggio 1918 lo stato maggiore diramava una circolare con cui informava tutti i comandi dipendenti dei nuovi mezzi che venivano impiegati dal reparto propaganda dell'esercito austro-ungarico per diffondere fra le truppe italiane le idee rivoluzionarie.(94) Si diceva che presso ogni brigata austriaca esisteva un nucleo chiamato *Natrupp*, composto da un ufficiale di propaganda, un kadettaspirant, un sottufficiale e sei soldati, tutti a perfetta conoscenza dell'italiano, il cui compito era quello di cercare di stabilire un contatto amichevole con le truppe offrendo tabacco, giornali o altro: essi dovevano cercare di intensificare tali contatti nella speranza di stabilire un clima di amicizia con i soldati italiani e, raggiunto tale obiettivo, dovevano quindi procedere alla diffusione delle idee bolsceviche che avrebbero indotto i soldati a non combattere più.

La circolare si concludeva dicendo:

> La propaganda, iniziata prima dell'offensiva, dovrebbe essere intensificata dopo, in modo da ridurre l'Italia a quello che è la Russia ... Ordino che tutti gli ufficiali, e specialmente quelli addetti alla propaganda, comunichino ed illustrino ai soldati i metodi che il nemico si ripromette di seguire per vincere la nostra resistenza. Sia fatto ben notare il fatto che gli austriaci hanno e sostengono un governo che è la negazione della democrazia, e che quindi la propaganda rivoluzionaria è fatta al solo perfido scopo di disgregarci. Sia rammentato ai nostri soldati che in Russia gli imperi centrali hanno inaugurato la schiavitù di quei popoli, ipocritamente predicando la libertà e l'uguaglianza. Le nostre pattuglie, sentendosi chiamare in italiano dal nemico, devono rispondere sempre in un sol modo: con le bombe a mano e con le fucilate, come hanno fatto i nostri compagni a Col del Rosso.

Il giorno dopo il Comando Supremo emanava una circolare riservata con la quale proibiva qualsiasi forma di contatto e qualsiasi atto di familiarità con il nemico, ricordando che i contravventori sarebbero incorsi nel reato previsto dall'art. 98 del codice penale militare, che comminava

---

(93) Foglio d'ordini n. 23 del 6 maggio 1918, *loc. cit.*

(94) AUSMM, *A.B.*, b. 1369, sf. Carteggio di guerra, e sf. Propaganda e servizio informazioni.

Inutile strage!

Mentre i vostri superiori vanno ripetendo a voi che è abbietta ed ignominiosa la diserzione, mentre il vostro comando condanna inesorabilmente alla fucilazione nella schiena chiunque è lontanamente sospetto di tale delitto, i vostri aviatori ci regalano di libelli come questi:

1. SOLDATI!

„Se amate le vostre famiglie, gettate via le armi e disertate in Italia. Nell'esercito austriaco siete trattati da schiavi. *(E voi, soldati italiani vi si tratta da signori?)* Voi sacrificate la vostra vita, mentre le vostre famiglie soffrono la fame e sono condannate ad una morte lenta e prematura. Fuggite questa vita indegna d'un uomo! *(No cari, sotto il vostro governo si crepa di fatica, si patisce nell'inedia!)*

In Italia sarete accettati come fratelli. In Italia riceverete il pane bianco, la carne, il caffè, insomma tutto ciò che riceve il soldato italiano. Potrete dormire in un locale pulito, asciutto e riscaldato. *(Che bellezza!)* Ognuno di voi potrà riprendere a piacimento l'occupazione che più gli aggrada, ricevendo il contributo corrispondente alla sua capacità. *(Ma che! È sempre tempo di provare . . . come su di sale lo pane altrui e duro calle è lo scendere e salir per l'altrui scale!)*

30.000 dei vostri fratelli — Czechi e Slovacchi — prima soldati austriaci, vi attendono fra l'abbondanza di viveri e la piena contentezza. Seguite il loro esempio! *(No, se li tenga Sonnino, che non sappiamo che far di loro!")*

2. SOLDATI CZECO-SLOVACCHI!

„La presunzione della Germania, diretta dal governo del più sanguinario Imperatore *(e dico poco!)* e dei suoi manutengoli, mira al dominio economico e politico di tutto il mondo. L'Austria è divenuta sua vassalla. *(Precisamente, come l'Italia dell'Inghilterra!)*

„La Germania e l'Austria-Ungheria sono l'origine di questo atroce spargimento di sangue e degli orrori di questa guerra mondiale. Queste potenze hanno causato la propria rovina economica ed hanno reso impossibile la loro esistenza dopo la guerra. *(Poverette!)* Hanno cagionato nel loro paese un'indescrivibile miseria e fame, che fan strage fra la propria gente! *(E l'intesa impietosita, quasi ciò non bastasse, volle affamare donne e bambini innocenti! Quanto è carina!)* Ogni vittoria che le Potenze Centrali riporteranno con enormi sacrifici significa un prolungamento della guerra. L'Intesa è provvista di tutto; essa sarà la vincitrice e con la sua vittoria sarà anche garantito il diritto d'esistenza a tutte le nazioni *(L'Intesa predica sempre bene, ma razzola male!)*

Chi combatte contro l'Intesa nelle file della Germania e dell'Austria-Ungheria si fa complice di queste due potenze scellerate e tradisce la propria nazione, la famiglia e la propria discendenza. *(È tutto dire.)*

Soldati Czeco-Slovacchi!

Gettate via le armi e disertate in Italia! Migliaia di vostri fratelli vi attendono e l'Italia stessa vi accetterà come propri fratelli! *(Sì, ma non sappiamo che fare della fratellanza dei Sonnino e dei D'Annunzio.)*

3. SOLDATI DELL'AUSTRIA-UNGHERIA!

„Dopo aver subito 11 sconfitte all'Isonzo, il vostro comando invocò l'aiuto della Germania. *(Se non è vero, è ben trovato!)*

Il vostro comando vi promise Venezia, Milano, la rivoluzione in Italia, la pace immediata, solo affinchè voi continuate a combattere, affinchè vi sacrifichiate e moriate. Siete stati ingannati. *(Poveretti!)*

Il popolo italiano ha deciso da parte sua a combattere ancora uno, due, dieci anni, finchè sarà infranta la prepotenza germanica." *(E noi pure fino a tanto che il popolo italiano avrà levato la maschera al suo governo ingannatore e scosso il dominio d'una stampa prezzolata!)*

„Giornalmente migliaia e migliaia dei vostri compagni furono mandati al macello come il bestiame. *(Soldati Italiani, ricordate i camions che conducevano i vostri fratelli, rinchiusi in gabbie, sul Carso?)* „Muoiono tutti fra i monti del Tirolo mentre le vostre famiglie infelici periscono di fame e di miseria." *(Quasi che in Italia le famiglie morissero d'indigestione!)* „Numerose forze militari inglesi e francesi vennero in nostro aiuto; l'America dichiarò guerra al vostro rapace governo!" *(Non ci fanno nè caldo nè freddo!)*

4. SOLDATI DELL'AUSTRIA-UNGHERIA!

„In questa terribile guerra i Tedeschi vogliono conquistare il mondo. *(Nientemeno!)* Ma il mondo non appartiene a loro: appartiene a tutti i popoli e tutte le nazioni hanno il diritto di respirare liberamente e di muoversi liberamente nel proprio paese." *(E ciò che vogliamo noi pure!)*

„E voi, Polacchi, Czechi, Rumeni e Serbi avete il diritto di essere liberi e padroni nella vostra patria. Se volete la pace, deponete quelle armi, che portano vantaggio solo ai Tedeschi." *(Le solite questioni di lana caprina.)*

Manifesto di propaganda nemica e di condanna dei vertici militari italiani.

„Gettate le armi e venite da noi che vi attendiamo come fratelli." (*Grazie dell' invito!*)
„Noi non siamo vostri nemici; bensì lo sono i Tedeschi, poichè vi trattano da schiavi e da servi; vi mandano alla morte come il bestiame da macello." (*Le solite frasi di chi mente sapendo di mentire per la gola!*)
„Viva la Polonia! Viva la Boemia! Viva la Rumenia! Viva la Serbia!" (*e viva Tripoli... che fu!*)

Se riproduciamo questa indegnissima prosa, non é che per farvi vedere la doppiezza del vostro comando. Sarebbe meglio ch'esso aprisse una buona volta gli occhi ed imparasse ad apprezzare giustamente le cose. altrimenti correrá sempre rischio d' ingannarsi a partito. Cosi quando entraste in guerra vi si diceva, che si tratterebbe di una passeggiata a Lubiana e a Vienna e che nel breve volger di tre mesi le agognate cittá di Trento e di Trieste vi cadrebbero in grembo come frutta mature. Piú tardi si inventó l' altra frottola che noi siamo agli estremi e moriamo di fame; ora invece si compiace della trovata che da noi i popoli sono divisi in due gruppi, l' uno di schiavi e martiri, l' altro di oppressori e di assasini. Che sciocchezze! Riandate gli avvenimenti, rammentate che da poco meno di quattro anni continuiamo imperturbati a guerreggiare e non avrete bisogno di altre prove per smascherare le ingenuitá e le mistificazioni del vostro Governo.

SOLDATI!

Chi turbó la quiete d' Italia? Chi le tolse la sua pace e costrinse il popolo italiano a dissanguarsi per raggiungere . . . . . quanto ha raggiunto?

Noi certo non sognammo mai di farlo. Fu il Governo vostro che volle la guerra in nome del sacro egoismo e ci aggredí, quando gli organi dell' opinione pubblica d'Italia davano l'Austria per ispacciata, per sguernita di truppe valide, stremata dalla fame, tanto stremata, che persino gli esponenti piú cavallereschi del parlamentarismo italiano ostentavano una tal quale mortificazione nel vedere l' Italia scendere in lizza contro il cadavere di uno Stato che fu! È stato dunque il governo vostro che volle la guerra per strapparci Trieste, il nostro unico porto di mare.

Trieste però rimase nostra: in undici sanguinosissime battaglie vi sbarrammo la via d'accesso e con quale resistenza lo sanno quelli che voi chiamate, ben a ragione, i veterani del Carso.

Oggi, dopo la nostra avanzata, dopo che molte cose hanno cambiato d'aspetto, il vostro Governo non comprende ancora che la lotta è inutile e che le sue aspirazioni non sono realizzabili; non vuole la pace che abbiamo offerto, ma vuole continuare a combattere, fosse pure per altri due, tre e anche dieci anni. Ma ciò significa in altri termini prolungare le vostre sofferenze, centuplicare le vittime. portare al macello finanche i vostri teneri figliuoletti:

„Inutile strage" ha esclamato con cordoglio il grande Pontefice, riflettendo con cuor di padre su questo triste argomento e con lui ripete quest' esclamazione tutto il mondo cristiano, tutta l'umanità . . . . „inutile strage!"

E voi soldati d' Italia, vittime generose del traviamento politico del vostro governo insano, voi che fate la guerra e non la volete, gridate in faccia a coloro che la guerra vogliono ma non la fanno, gridate:

Evviva la pace!
Abbasso la guerra!

la pena di morte mediante fucilazione nel petto.(95) Analogamente il Comando militare marittimo e della piazza di Brindisi disponeva di intensificare i controlli, di diffidare di chiunque cercasse di stabilire contatti con i militari o di acquisire informazioni sulle navi e, se del caso, di identificare e denunciare prontamente eventuali persone sospette.(96)

Poco dopo il capo di stato maggiore Thaon di Revel emanava una circolare "riservatissima, personale" destinata ai comandanti in capo dei dipartimenti marittimi di Venezia, Spezia, Napoli e Taranto, al comandante della piazza marittima di Maddalena, al Comando superiore navale in Albania e ai vari ispettori e direttori, con cui avvertiva che il nemico, approfittando della situazione politica e militare europea, "stava cercando di provocare in Italia un movimento bolscevico usando e mettendo in opera a tale scopo mezzi simili a quelli a suo tempo impiegati e sfruttati in Russia". Di conseguenza invitava gli organi dipendenti competenti a intensificare il servizio di polizia militare nel territorio e sul personale alle dipendenze della Regia Marina, e a intensificare i controlli su tutte le persone che si recavano negli arsenali, e soprattutto su quelle che facevano visita agli operai lì impiegati.(97)

La propaganda antipatriottica, pacifista, socialista e anarchica

Accanto a queste forme di propaganda spinte e alimentate dal nemico ne esistevano altre, di carattere più o meno interno, che provenivano dai gruppi anarchici antimilitaristi, dai giovani socialisti che avevano sempre avversato la guerra e le istituzioni militari, da quelle frange estremiste che speravano di sovvertire l'ordine costituito approfittando della situazione creata dalla guerra, e in una certa misura anche dai cattolici che, sebbene non sovversivi, sulla base dell'appello lanciato dal papa nel 1917 speravano e auspicavano la fine immediata del conflitto.

---

(95) Circolare "riservata" del Comando Supremo n. 15680, "Atti di familiarità con il nemico" del 20 maggio 1918, AUSMM, *A.B.*, b. 1369, sf. Propaganda e servizio informazioni.

(96) Circolare n. 8282 del 23 luglio 1918, AUSMM, *A.B.*, b. 1208, sf. 1, Spionaggio -Prigionieri Austria-Ungheria - Interrogatorio prigionieri - Informazioni sul nemico - Attentati.

(97) Ufficio del Capo di Stato Maggiore Marina, IV° Reparto, circolare n. 4734, "Polizia militare nelle Piazze Marittime e negli Stabilimenti militari della Regia Marina", AUSMM, *A.B.*, b. 1208, sf. 1, Spionaggio.

La Pace colla Russia!

Un comunicato ufficiale dell'Agenzia telegrafica di Vienna annuncia:

VIENNA, li 17 dicembre 1917, ore 11 antimeridiane.

Alla stipulazione dell'armistizio testè avvenuta i Governi d'Austria-Ungheria, Germania, Bulgaria, Turchia e Russia faranno ora seguire al più presto trattative di pace.

La scelta e l'invio dei plenipotenziari per queste trattative è già in corso.

Fino al momento in cui si raccoglieranno i plenipotenziari, i rappresentanti delle sunnominate Potenze, che già dal principio delle trattative d'armistizio sono raccolte a Brest-Litovsk, faranno delle trattative preliminari di pace senza impegno.

Queste trattative preliminari sono cominciate oggi.

SOLDATI ITALIANI!

I vostri camerati russi **vedranno** in pochi giorni **le loro care famiglie! La pace,** che il popolo russo volle fermamente, **corona l'opera della rivoluzione russa.** Da tutto il fronte, che misura non meno di 1200 chilometri, verranno levati **fortissimi contingenti** austro-germanici e **diretti sul fronte italiano** per affrettare la pace, che l'Inghilterra vi contende.

Non saprete voi **imitare l'esempio dei vostri camerati russi** prima che si sparga nuovamente tanto prezioso sangue; **sangue prezioso che i pescicani della guerra vogliono ancora immolare ai loro interessi privati?**

Manifesto che annuncia la stipula dell'armistizio fra la Russia e gli Imperi centrali, e invita i soldati italiani a imitare l'esempio dei camerati russi.

Tali forme di propaganda, generalmente definite antipatriottiche e ritenute chiaramente pericolose per la condotta delle operazioni militari, si intensificarono notevolmente dopo gli avvenimenti del 1917, dopo la disfatta di Caporetto, la rivoluzione di ottobre in Russia, e soprattutto dopo il gennaio 1918 quando la Duma, il neo costituito parlamento russo, venne sciolto e i paesi occidentali capirono che stava accadendo qualcosa di veramente nuovo e veramente rivoluzionario nell'ex impero zarista.

Con la circolare n. 180 del 14 gennaio 1918(98) il ministero della Guerra – Divisione stato maggiore, 2ª Sezione – informava tutti i comandi dipendenti che "avanguardie socialiste internazionali" agivano in Italia in stretta collaborazione con il partito socialista per diffondere la propaganda antipatriottica avvalendosi anche di iscritti al partito sotto le armi:

> Fra le nuove forme di propaganda contro la guerra si segnala quella fatta dalle "avanguardie socialiste internazionali", che sembra comunichino fra loro mediante segreti mezzi. Per l'Italia sarebbero stazioni comunicanti Iselle e Varese, le quali corrisponderebbero rispettivamente con Locarno e con Lugano.
> Si ha notizia di una circolare con la quale suddette "avanguardie" esortano tutte le sezioni socialiste ad intensificare la propaganda contro la guerra ed annunziano prossimi movimenti insurrezionali nelle principali capitali europee. Inoltre bandiscono, esaltandole, le idee di Lenin.
> Sembra che la direzione del PSI, per eludere la vigilanza esercitata sulla sua corrispondenza e sui suoi agenti più noti, si valga di militari i quali, prima della chiamata alle armi, erano ascritti al partito. Costoro, approfittando dei frequenti spostamenti per servizio, licenza, ecc., porterebbero le comunicazioni della direzione alle organizzazioni dipendenti, i cui capi le diramerebbero, poi, nelle località vicine ... Risulta infine che elementi sovversivi inviati alla fronte come complementi dai vari centri di mobilitazione, ed in modo particolare da quelli di Torino, Genova e Napoli, avrebbero in questi ultimi tempi fatto una attivissima propaganda disfattista tra le truppe. Si rammenta a tal proposito che gli elementi sovversivi o comunque sospetti debbono esse-

(98) Circolare n. 180 del 14.01.1918, oggetto "Propaganda antipatriottica", firmata dal ministro Alfieri; la stessa veniva poi inviata al Comando Superiore Navale di Brindisi, che la comunicò a sua volta a tutti i Comandi dipendenti il 19 gennaio 1918 (firmata dal C.A., Comandante Superiore Navale A. Acton); AUSMM, *A.B.*,b. 1225, sf. 5, Propaganda di guerra e sovversiva.

re prontamente segnalati alle autorità mobilitate interessate, allorquando se ne dispone l'invio in zone di guerra.

Il 27 gennaio il comandante in capo del dipartimento di Venezia inviava all'ispettorato della difesa mobile della Marina sul fronte terrestre una comunicazione con cui lo informava che nel circolo della sezione socialista di Torino vi erano state varie riunioni di esponenti del partito socialista, di rappresentanti della camera del lavoro e di numerosi anarchici dei circoli d'Italia, i quali avevano deliberato di intensificare la propaganda anarchica e rivoluzionaria fra i militari nelle zone più avanzate di guerra in vista di un'agitazione generale che avrebbe direttamente coinvolto anche i soldati.(99)

Decisamente grave quanto veniva segnalato poi il 18 febbraio dal Comando della 3ª Armata, 2ª Sezione-Informazioni circa la diffusione fra vari reggimenti della parola d'ordine che a marzo o aprile i soldati avrebbero abbandonato le loro postazioni e cessato di combattere:(100) si confermava che la direzione di tale movimento fosse assunta dal PSI, soprattutto dai circoli della Toscana, che avrebbero dovuto farlo coincidere con un analogo movimento che i socialisti austriaci avevano promesso di provocare fra le truppe della monarchia danubiana.

Ciò veniva confermato anche con dispaccio n. 847, dove si citava una lettera anonima inviata da Firenze all'ufficio del capo di stato maggiore, in cui si diceva:

> Il partito anarchico e socialista ha catechizzato diversi soldati del III° Corpo d'Armata che erano in licenza. Gli ha forniti di denaro e gli ha mandati ai Reggimenti a fare propaganda. Si dice che tre Reggimenti del III° Armata ad un dato momento deporranno le armi, ma si condurranno in modo da far nascere gravi cose. Un secondo Caporetto se è possibile. I partiti anarchici-socialisti qua a Firenze lavorano alacremente e preparano fortemente il terreno. Bisogna assolutamente che per lassù sia avvisato Diaz e per qua siano presi provvedimenti energici. Inutile andare per via gerarchica perché già avvertiti niente hanno fatto. È necessario proclamazione zona di guerra anche qua

(99) Comunicazione n. 7575, AUSMM, *A.B.*, b. 1369, sf. Carteggio di guerra.

(100) Comunicazione n. 593 del 18 febbraio 1918, "riservatissimo confidenziale", firmata maggiore generale capo di s. m. Vaccai, e inviata ai comandanti di corpo d'armata e al comandante della piazza di Venezia, AUSMM, *A.B.*, b. 1369, sf. Carteggio di guerra.

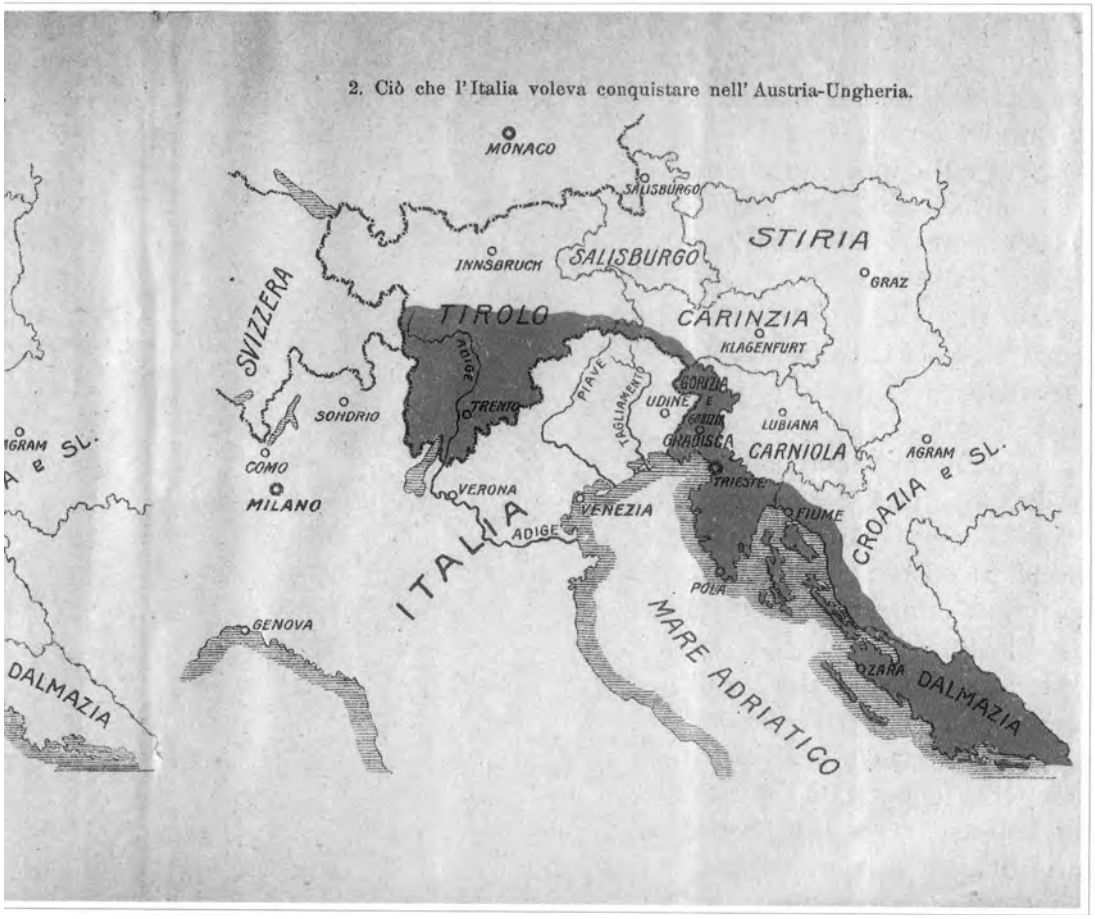
In questa pagina e nelle successive: **Opuscolo che invita a non "sacrificare per l'interessi inglesi inutilmente uomini ed aumentare la miseria", e ad accettare la pace "senza annessioni e contribuzioni".**

altrimenti si troveranno presto fino i ferrovieri ed il resto a brutto partito.(101)

Il capo di stato maggiore aggiungeva inoltre che

viene poi riferito a quest'Ufficio che nei Reggimenti di Fanteria 86°-87° si sono formati gruppi di soldati i quali hanno deliberato di abbandonare nel momento opportuno di fronte al nemico armi e bagagli, provocare il panico e il disordine nelle file nostre, ed in caso di riuscita dei loro intenti cioè nel caso di un nuovo Caporetto, impossessarsi dei depositi delle armi, incendiare polveriere e magazzini militari più prossimi a loro e concentrarsi poi con i disertori e gli sbandati nei territori di Castelbolognese e Castel San Giovanni epicentri di importanti nodi stradali per le decisioni ulteriori o per ricevere istruzioni dei capi del partito anarchico e socialista. Viene riferito che numerosi disertori si aggirano nelle campagne tosco-romagnole e che a Milano esiste un Comitato insurrezionale, il quale ha per iscopo di organizzare i nostri soldati disertori-sovversivi. Dicesi inoltre che prossimamente in una città della Lunigiana avrà luogo un convegno segreto di soldati e marinai e che viene fatta attiva propaganda disfattista fra le truppe di mare. Anche a

(101) Ufficio del Capo di Stato Maggiore, dispaccio n. 847 del 23 febbraio 1918, firmato Thaon di Revel e inviato ai Comandi delle unità dipendenti, AUSMM, *A.B.*, b. 1208, sf. 1, cit.



Roma sono state raccolte voci simili, ma qua non è stato possibile raccogliere finora dati concreti.

Numeroso il materiale propagandistico che veniva sequestrato nei vari comandi militari: opuscoli di Leone Tolstoi intitolati "Ai soldati, agli operai", editi dalla Casa Sonzogno di Milano e del costo di 45 centesimi, "intesi chiaramente a minare le basi morali e disciplinari degli eserciti e delle armate";(102) cartoline di propaganda pacifista sequestrate dall'ufficio

(102) Ministero della Marina, Segretariato Generale, prot. n. 231, 22 gennaio 1918, firmato Del Bono, inviato al Comando in capo dell'Armata che, con circolare n. 926 del 25 gennaio 1918, classifica "riservatissimo", la invia ai Comandi delle navi e delle siluranti, al Comando in capo della Squadra da battaglia, al Comando Superiore Navale di Brindisi, di Valona e al Comando della Base Armata; AUSMM, *A.B.*, b. 1225, sf. 5.

censura della piazza marittima di Brindisi con un quadro del Michetti raffigurante una donna e un bambino che conducono pecore in un campo distrutto dalla guerra, e sullo sfondo una città in rovine, a tergo versi del Leopardi "artificiosamente e certo con intenzione modificati";(103) cartoline illustrate disegnate dall'artista belga Louis Raemaekers in cui si riteneva che fosse stato modificato il titolo originale e sostituito con uno disfattista (la relazione diceva che tale artista era notissimo per la sua opera di propaganda svolta contro la Germania a favore dell'Intesa e per tanto si riteneva fosse stata abilmente modificata): la scena è ambientata in una casa dove una donna piange riversa su un tavolino e viene consolata da un'altra donna, presumibilmente la madre, al cui braccio si stringe un bambino anch'egli disperato; il titolo in alto a sinistra, in italiano e francese, è "Le bellezze della guerra", e in basso, sarcasticamente, "uno che non le capisce".(104)

Secondo quanto comunicato nel foglio d'ordini n. 23 della sezione U dell'ufficio informazioni del Comando Supremo, da Ginevra erano stati inoltre spediti 50 000 manifesti rivoluzionari redatti in lingua italiana intitolati "Propaganda a favore dei renitenti e dei disertori" e "Campagna

(103) Ufficio del Capo di Stato Maggiore Marina, 4ª Sezione, protocollo n. 47484 del 28 giugno 1918, AUSMM, *A.B.*, b. 1225, sf. 5.

(104) Foglio n. 3250 dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore Marina, 20 luglio 1918, classifica "riservatissimo", con in allegato la cartolina illustrata, AUSMM, *A.B.*, b. 1208, sf. 1.

contro il militarismo".(105) Accanto ad essi poi una serie di pubblicazioni di contenuto pacifista religioso (*Il piccolo*, periodico settimanale di Faenza, *La domenica dell'operaio* di Napoli, *L'azione novarese*, *L'eco dei nostri soldati*, *Voce fraterna*, *La semente*, nonché una lettera circolare di un reverendo indirizzata ai sacerdoti, chierici e fratelli laici ascritti al servizio militare) o socialista disfattista (*Il lavoratore comasco* e *La scure*) atte a deprimere lo spirito delle truppe.(106)

Tra i mezzi impiegati vi erano anche i francobolli, che spesso recavano appelli scritti con inchiostri simpatici, e le monete: un ufficiale aveva ricevuto come resto da un giornalista, si dice in buona fede, una moneta da 10 cent. che portava inciso sull'effige del re un pugnale, e sul bordo il

(105) Foglio d'ordini n. 23 del 6 maggio 1918, AUSMM, *A.B.*, b. 1225, sf. 5.

(106) Foglio d'ordini n. 23 del 6 maggio 1918 e n. 24 del 10 maggio, AUSMM, *A.B.*, b. 1225, sf. 5.

motto "Viva l'anarchia", e ad alcuni militari ne erano state trovate altre da 2 cent. con impresso il motto "Evviva la rivoluzione", "Vogliamo la rivoluzione" e "Proletariato organizzato".(107)

È singolare che tali segnalazioni proseguissero anche nel periodo immediatamente successivo all'armistizio: il 14 novembre 1918 (la circolare è del 20)(108) il capo di stato maggiore informava i comandi che erano stati introdotti in Italia 100 mila manifesti di colore rosso contenenti messaggi volti a diffondere il bolscevismo fra le truppe, e che le comunicazioni tra i rivoluzionari d'Italia e la Svizzera avvenivano mediante il giornale *Avanti!* con inserzioni, sovvenzioni e frasi convenzionali contenute negli articoli di fondo.

Infine si segnalava che in Germania un comitato rivoluzionario si era impossessato del materiale tipografico di una nota collezione letteraria, la "Reclam", e curava la ristampa di alcuni dei volumi più importanti, le cui pagine originali erano tuttavia inframmezzate da altre pagine recanti massime rivoluzionarie e istruzioni esplicite per "aiutare l'estendersi delle sommosse socialiste".(109)

Il regime penale militare durante la guerra

Da più parti fu fortemente criticato, soprattutto dopo Caporetto, il ritardo con cui i vertici militari avevano provveduto all'istituzione di un apposito organo che contrastasse e vanificasse sia l'attività svolta dal nemico, sia quella dei vari gruppi sovversivi o generalmente disfattisti; le accuse di ritardi e di mancate attenzioni assunsero poi chiare connotazioni politiche.

Si è visto tuttavia come, sin dall'inizio delle ostilità, massima era stata l'attenzione dei vertici politici e militari verso qualsiasi forma di dissenso politico nel paese che potesse rappresentare una minaccia per la condotta delle operazioni militari, massima l'attenzione degli organi di pubblica sicurezza verso l'attività di qualsiasi gruppo di carattere sovversivo ed eversivo, e massiccia l'attività di censura e di sequestro dei loro organi di

(107) Comando Supremo R. Esercito - Servizio Informazioni - Sezione U, 16 settembre 1918, AUSMM, *A.B.*, b. 1208, sf. 1.

(108) N. di protocollo 4918, AUSMM, *A.B.*, b. 1208, sf. 1.

(109) Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina, prot. n. 4911 del 25 novembre 1918, AUSMM, *A.B.*, b. 1208, sf. 1.

stampa e comunicazione.

Per quello che concerneva i militari vi era stato, in stretta collaborazione con le forze di polizia e dei carabinieri, un attento controllo di tutte le persone ritenute sospette, una grande attenzione, e repressione se del caso, di qualsiasi forma di dissenso, soprattutto di quello che avesse sentore politico. L'elemento più importante che di fatto ostacolava lo svolgimento di un'attività di propaganda dei militari fra i militari e l'eventuale creazione di una organizzazione di carattere sovversivo tra gli stessi era sicuramente rappresentato dal regime penale militare che, se già molto severo in tempo di pace, era chiaramente divenuto particolarmente rigido nel periodo bellico, e contemplava una serie di reati sulla base dei quali potevano essere condannati i militari che si fossero resi colpevoli di tale attività.(110)

Furono moltissimi i soldati giudicati dai tribunali militari, per non parlare poi di quelli che furono giustiziati direttamente sul campo e del fenomeno delle decimazioni, cioè del sorteggio di una quota di uomini, all'interno di un corpo, da fucilare in caso di atti particolarmente gravi di cui non fossero stati individuati i responsabili.

Il primo reato, sicuramente il più grave, disciplinato dal codice penale militare della Marina, titolo II, art. 71, era quello del tradimento,(111) il cui elemento materiale non si concretava solamente nel portare le armi contro lo stato, ma anche nel divenire intellettualmente attivo nella cerchia dell'attività bellica rivolta contro lo stato: chiaramente per tale reato veniva comminata la pena più grave, e cioè la fucilazione alla schiena previa degradazione.

---

(110) Fonti del diritto penale militare durante il periodo bellico erano il *Codice penale per l'esercito del Regno d'Italia*, emanato, in base alla legge 28 novembre 1869 n. 5366, con r.d. 28 nov. 1869 ed entrato in vigore il 25 febbraio 1870; il *Codice penale militare marittimo del Regno d'Italia*, emanato con lo stesso r.d. 28 nov. 1869; il *Regolamento organico per il servizio del Tribunale Supremo di guerra e marina*, approvato con r.d. 22 dicembre 1872 n. 1210; i bandi emessi temporaneamente dal Comando Supremo; i criteri di applicazione delle norme penali adottati dai tribunali militari; una serie di leggi complementari che per necessità di sintesi sono qui omesse. Le norme e gli articoli ivi riprodotti sono stati tratti da V. Manzini, *Commentari ai Codici penali militari per l'esercito e la marina - Diritto penale*, Torino, F.lli Bocca, 1916, e V. Manzini, *La legislazione penale di guerra*, Torino, Unione tipografico-editrice torinese, 1918.

(111) "Sarà reo di tradimento e punito di morte, previa degradazione, l'individuo di marina o facente parte degli equipaggi di un convoglio o nave mercantile al servizio della marina dello Stato, che porterà le armi contro lo Stato".

Si deve ricordare che i codici militari prevedevano che la pena di morte potesse essere inflitta sia tramite fucilazione al petto sia tramite fucilazione alla schiena, e la differenza non era solamente di "anatomia topografica", come fa notare il Manzini, ma aveva un preciso significato: a colui che aveva meritato l'estrema punizione, ma che tuttavia con il delitto non si era completamente disonorato, veniva inflitta la morte nel modo in cui il soldato normalmente viene colpito sul campo di battaglia; a quello che invece delinquendo si era anche disonorato veniva inflitta la morte colpendolo là dove viene colpito il vile che fugge davanti al nemico.(112)

L'art. 72 comminava la stessa pena al militare che "avrà partecipato a complotti, fatto tumulti, usato violenze o minacce, o sollevato grida allo scopo di obbligare il comandante a non impegnare un combattimento, a cessare da esso, a retrocedere od arrendersi" (comma 4), "avrà in faccia al nemico provocato alla fuga, o impedito dolosamente il rannodamento" (c. 5) e "avrà sparso notizie od alzato clamori per incutere lo spavento, o provocare il disordine nelle truppe, nel principio o nel corso del combattimento" (c. 6).

Già solo quest'ultimo articolo era sufficiente a incriminare qualsiasi militare che si fosse reso colpevole di un reato di insubordinazione, di sovversione o eversione, che avesse incitato altri commilitoni a fare ciò, che non si fosse impegnato nella battaglia fino all'estremo sacrificio, e si è visto come, soprattutto dopo Caporetto e la rivoluzione di ottobre in Russia, i vari gruppi sovversivi o disfattisti incitassero i militari a disobbedire agli ordini, a non combattere e a deporre le armi. In quest'ultimo caso si poteva incorrere, per gli ufficiali, nel reato di resa dolosa di fortezza o nave, disciplinato dall'art. 88 che comminava la pena di morte al comandante di uno o più legni della Marina militare che, in un combattimento, avesse ammainato la bandiera della nave senza aver esaurito tutti i mezzi di difesa, pena che veniva estesa anche a tutti gli ufficiali di bordo che avessero preso parte a tale decisione e, nel caso in cui la resa al nemico fosse dipesa dalla disobbedienza, ammutinamento o rivolta dell'equipaggio, il comandante e gli ufficiali potevano essere puniti con la de-

(112) I codici penali militari, nell'indicare tale sanzione, non usano invero l'espressione "morte con fucilazione nella schiena", ma, secondo l'art. 7 del Codice penale militare marittimo (8 del Codice per l'esercito), tale modo di esecuzione è conseguenza della comminatoria della pena di morte *previa degradazione*: "La fucilazione nella schiena avrà luogo sempreché dal presente codice sia inflitta la pena di morte, previa degradazione".

stituzione, con la reclusione militare o con il carcere militare se non avessero fatto ricorso a tutti i mezzi necessari per riportare l'ordine, la disciplina e per costringere i loro subordinati a fare il proprio dovere.

Analogo il reato di incitamento alla codardia disciplinato dagli articoli 89, 90 e 91:

> Chiunque, durante il combattimento, ammainerà la bandiera senza ordine del comandante, sarà punito di morte. Il tentativo di ammainare la bandiera, durante il combattimento, senza ordine del comandante, sarà punito con il massimo della reclusione militare (art. 89);
>
> Ogni individuo di marina, ed ogni persona su di una nave dello Stato che, durante il combattimento e senza ordine del comandante, griderà di arrendersi, di ammainare la bandiera, di cessare il fuoco, sarà punito con la reclusione militare non minore di dieci anni, salvo il disposto dell'art. 72, n. 3, quando ciò si commetta con lo scopo di tradire (art. 90);
>
> Ogni individuo di marina, ed ogni persona imbarcata su di una nave dello Stato che, durante il combattimento, od in ogni caso di qualche grave pericolo, come tempesta, naufragio, od incendio, con grida, discorsi od atti, incuterà lo spavento, o provocherà il disordine nell'equipaggio, sarà punito, secondo le circostanze, con il carcere militare, o con la reclusione militare estensibile ad anni cinque. Se il colpevole sarà un ufficiale, sarà punito con la destituzione (art. 91).

Nel caso in cui il militare non si fosse limitato solamente a incitare la codardia ma si fosse macchiato lui stesso di tale reato, secondo quanto previsto dall'art. 94 veniva comminata la pena di morte e, nel caso in cui vi fossero stati più colpevoli, la pena di morte sarebbe stata comminata solo agli agenti principali, ma nondimeno ufficiali o altri graduati colpevoli, sebbene non agenti principali, sarebbero stati destituiti, dimessi o rimossi (art. 94).

I reati di disobbedienza, rivolta, ammutinamento e insubordinazione erano poi disciplinati dal capo IV, articoli 130 e seguenti.

Per quello che concerne la disobbedienza, soggetto passivo di questo reato era il militare o la persona altrimenti soggetta alla disciplina o giustizia militare, come ad esempio gli operai militarizzati, che avesse rifiutato di obbedire agli ordini di un superiore:

> Qualunque individuo di marina rifiuti di obbedire agli ordini o segnali di un superiore, sarà punito con il carcere militare non maggiore di

sei mesi. Qualora il rifiuto di obbedienza sia fatto da chi è in servizio, a bordo, o in presenza di truppa riunita, potrà la pena estendersi anche al minimo della reclusione militare. Se il rifiuto ha luogo in tempo di guerra, ovvero a bordo, in caso di incendio, d'abbordaggio, d'investimento, di epidemia, di una manovra da cui dipende la sicurezza della nave, la pena non sarà minore di due anni e potrà estendersi a dieci anni di reclusione militare, salvo il disposto degli articoli 94 e 95 (art. 131).

Ben più grave il reato di rivolta armata:

Sono considerati rei di rivolta i militari che, in numero di quattro o più, rifiuteranno, essendo sotto le armi, di obbedire alla prima intimazione dei loro superiori, ovvero prenderanno le armi senza esserne autorizzati ed agiranno contro gli ordini dei loro capi. Gli agenti principali saranno puniti con la pena di morte, e i loro complici andranno soggetti alla pena della reclusione militare da tre a dieci anni. Se non vi fu concerto o se i colpevoli non ascendono al numero di quattro, si applicheranno loro, secondo i casi, le pene del rifiuto di obbedienza o di insubordinazione (art. 133);

Con le stesse pene, diminuite però da uno a tre gradi, saranno puniti i militari che in numero di otto o più, abbandonandosi ad eccessi e violenze, rifiuteranno di disperdersi o di entrare nell'ordine al comando di un superiore, senza pregiudizio delle maggiori pene in cui fossero incorsi per eccessi o violenze che avessero commessi (art. 134);

Ogni individuo imbarcato su di un legno dello Stato, che si rende colpevole di cospirazione contro l'autorità del comandante o contro la sicurezza della nave, sarà punito con la reclusione militare non minore di cinque anni. Vi è cospirazione dal momento in cui la risoluzione di agire sia stata concertata e conchiusa fra due o più persone, quantunque non siasi intrapreso alcun atto di esecuzione (art. 135).

A norma dell'art. 136 venivano considerati in stato di ammutinamento "gli individui di marina che in numero di quattro o più rifiuteranno di eseguire un ordine, o si ostineranno nel fare una domanda o porgere una rappresentanza o lagnanza, tanto a voce che in iscritto", e "saranno puniti, gli agenti principali con la reclusione militare estensibile a cinque anni, e i loro complici con la pena del carcere militare non minore di sei mesi", ma "se l'ammutinamento segua a bordo di un legno dello Stato, la pena sarà aumentata da uno a tre gradi. L'ammutinato che cederà alla prima in-

timazione andrà esente da pena; quando però fosse stato agente principale, sarà punito con il carcere militare non maggiore di sei mesi".

Il carcere militare veniva comminato anche a chi fosse risultato connivente all'ammutinamento o alla rivolta non avendo in quella occasione fatto uso di tutti i mezzi a sua disposizione per impedirlo; nel caso di un ufficiale la pena sarebbe stata la reclusione militare estensibile a tre anni (art. 138).

Il reato di insubordinazione era disciplinato dagli art. 142 e seguenti, e si deve tenere in considerazione che tale reato, insieme al tradimento e alla diserzione, è uno dei più gravi di cui può macchiarsi un militare perché viola uno dei principi cardine su cui poggia la struttura e la vita militare. Viene considerato reo di insubordinazione il militare che "per qualsivoglia motivo commetterà vie di fatto, insulti o minacce contro il superiore in grado o nel comando, sia che questi appartenga all'esercito o all'armata" (art. 143); qualora avesse commesso vie di fatto (ferite, lesioni, percosse o maltrattamenti) contro un ufficiale sarebbe stato punito con la morte, se il superiore fosse stato invece un sottufficiale o un caporale, con la reclusione da cinque a venti anni (art. 145 c. 1); in caso di omicidio, mancato o tentato, contro qualsiasi superiore era prevista in ogni caso la pena di morte previa degradazione (c. 4).

Nel caso di insulti o minacce con parole, gesti o in qualsiasi altro modo, contro un superiore in grado o nel comando, se l'insultato fosse stato un ufficiale era prevista la reclusione militare da tre a sette anni, qualora sottufficiale o caporale da uno a cinque anni (art. 149), e venivano puniti anche gli insulti o le minacce rivolte a un superiore anche in assenza del medesimo qualora fatti in presenza di altri militari (art. 151).

Tali pene si applicavano, anche se un po' ridotte, anche al personale non militare sia imbarcato su un legno dello Stato sia nelle piazze marittime o arsenali (art. 151-156).

Per quello che concerne l'attività di propaganda, sebbene essa non fosse oggetto di una specifica disciplina da parte dei codici militari, ciononostante era chiaramente proibita, perché innanzitutto si deve ricordare che, allora come oggi, era assolutamente proibito ai militari di svolgere qualsiasi attività di carattere politico, e inoltre, avendo visto il contenuto e i messaggi lanciati con tale propaganda, ben si può comprendere come ci si sarebbe resi colpevoli di uno dei reati sopra esposti, diserzione, tradimento, insubordinazione, codardia, disobbedienza, ecc.

A ciò si devono aggiungere inoltre tutte le disposizioni sulla censura epistolare e sulla divulgazione di notizie e informazioni relative alla

guerra: la norma base per il controllo della corrispondenza era il regio decreto n. 689 del 23 maggio 1915, che autorizzava il governo a fare aprire tutta la posta per controllarne il contenuto e, nel caso in cui essa avesse riportato notizie e informazioni di indole militare, a sequestrarla e a denunciare i mittenti alle autorità giudiziarie. Nei primi giorni di guerra si cercò di organizzare in tutto lo stato commissioni di controllo sulla corrispondenza, ma ben presto ci si rese conto che l'operazione era troppo onerosa, e fu deciso quindi di limitare il controllo alla posta che i civili scrivevano o ricevevano dall'estero, e a quella dei militari.

Per quello che concerne quest'ultima, presso ogni comando fu istituita una commissione di censura incaricata di sottoporre a esame la maggior quantità possibile della corrispondenza in transito nei due sensi: secondo la circolare che ne regolava il funzionamento si dovevano cercare e individuare quegli elementi che potevano determinare la "sospettabilità di una corrispondenza a primo aspetto innocuo", distinguendo tra le "caratteristiche esteriori" (il luogo d'origine, la data, il destinatario, i caratteri dell'indirizzo e della busta, la frequenza di corrispondenze allo stesso indirizzo o dalla stessa persona) e il "contenuto" (parole in cifra o in linguaggio convenzionale, scritti redatti in termini banali o in forma di lettere commerciali o di interessi o di pura cortesia, tracce di inchiostri simpatici, carte differenti dalle consuete, mancanza di firma o firmate con sigla, presenza di ritagli di giornali, ecc.).

Per facilitare il compito dei censori il servizio informazioni inviava elenchi periodici di persone sospettabili o sospette, indicando allo stesso tempo gli istituti e le personalità esonerate dal controllo, come i membri della famiglia reale e della corte, i capi di stato e di governo di paesi amici e le rispettive missioni diplomatiche, la Santa Sede, ecc.

Inoltre tutti i civili – e quindi soprattutto i militari – erano tenuti al rispetto del segreto militare così come disciplinato dal r. d. 23 maggio 1915 n. 675, avente per oggetto la "diffusione illecita di notizie durante la guerra", che faceva divieto di divulgare e pubblicare con qualunque mezzo qualsiasi notizia concernente la guerra (dislocazione di truppe, informazioni varie sul numero dei morti, feriti, prigionieri, sullo stato sanitario delle truppe, sulla disciplina e altro) che non fosse stata comunicata dal governo o dai comandi superiori militari.

In base al successivo decreto luogotenenziale n. 885 del 20 giugno 1915, "Propalazione di notizie concernenti la guerra o fatti connessi",

> chiunque, comunicando con più persone, riunite o separate, dà sulla difesa dello stato, o sulle operazioni militari, notizie diverse da quelle

che sono portate a conoscenza del pubblico dal governo o dagli alti comandi militari, è punito con la detenzione sino a sei mesi o con multa da lire 100 a lire 1.000. Se il delitto sia commesso col fine di turbare la pubblica tranquillità o di danneggiare altrimenti pubblici interessi, la pena è la reclusione da due mesi a due anni e la multa da lire 500 a lire 3.000 (art. 1).

I semplici commenti e apprezzamenti, sia pure malevoli e ritenuti dannosi per gli interessi della guerra, non erano punibili in base a tale decreto ma in base al decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917 n. 1561, "Manifestazioni ostili alla guerra o lesive di interessi connessi (disfattismo)", che reprimeva in genere tutti i fatti pregiudizievoli agli interessi nazionali connessi alla guerra:

Chiunque con qualsiasi mezzo commette o istiga a commettere un fatto, che può deprimere lo spirito pubblico o altrimenti diminuire la resistenza del paese o reca pregiudizio agli interessi connessi con la guerra e con la situazione interna o internazionale dello Stato, quando tal fatto non costituisca altro reato previsto e represso dalla legge, sarà punito con la reclusione sino a cinque anni e con la multa sino a lire 5.000. Nei casi di maggiore gravità, la reclusione potrà estendersi sino a dieci anni e la multa sino a lire 10.000 (art. 1).

Già il bando del 28 luglio 1915, "Divieto per la zona di guerra di spedizione di corrispondenze epistolari con notizie o denigrazioni concernenti la guerra, e competenza per i relativi reati", disponeva che

chiunque, militare o persona estranea alla milizia, nel territorio del regno dichiarato in stato di guerra e nei territori occupati dal Regio Esercito, spedisce corrispondenze per qualsiasi destinazione, contenenti notizie comunque relative alla forza, alla preparazione, alla difesa militare dello Stato, alla dislocazione e movimenti delle truppe, alla disciplina, allo stato sanitario delle stesse, indipendentemente dall'avvenuta consegna al consegnatario, per il solo fatto della spedizione, è passibile delle sanzioni di cui all'art. 4 della legge 21 marzo 1915, n. 273, salve le più gravi sanzioni penali del Codice penale dell'esercito, ove il fatto costituisca una forma di tradimento o spionaggio (art. 1);

Chiunque ... spedisce corrispondenze contenenti espressioni anche generiche di denigrazione delle operazioni di guerra, di sprezzo e di vilipendio per l'esercito, per l'amministrazione e i corpi militari, oppure oltraggiose per persone appartenenti alla milizia anche non

determinate, è passibile delle pene di cui all'art. 178 codice penale per l'esercito[113] (art. 2).

Con il bando del 22 aprile 1918, inoltre,

chiunque nella zona di guerra avesse raccolto o detenuto manifesti, manoscritti, stampati, fotografie ed altri oggetti lanciati dal nemico, e non ne avesse fatto immediata consegna al più vicino comando militare o stazione dei reali carabinieri sarebbe stato punito con il carcere militare, sempre che il fatto non avesse costituito un reato più grave.

Vi erano quindi disposizioni severissime contro qualsiasi manifestazione di opinioni e stati d'animo non corrispondenti al "modello" sul quale le autorità politiche e militari volevano conformare le masse: con la sentenza n. 74 del 1917[114] vennero inflitti 3 anni di reclusione militare e 3000 lire di multa all'operaio militarizzato che aveva detto che "l'Italia avrebbe fatto bene ad accontentarsi del parecchio di Giolitti senza molestare i cani che dormono"; un giovane falegname vicentino, fante del 4° fanteria, venne condannato all'ergastolo con l'accusa di "tradimento" per aver detto di fronte ad altri soldati che considerava gli austriaci suoi fratelli "perché prima della guerra aveva lavorato nel Trentino, perché suo nonno aveva combattuto nel '59 a Solferino e a San Martino dalla parte degli austriaci, e perché da borghese era socio della società operaia di Lonigo di principi clerico-neutralisti";[115] nel maggio 1918 il vescovo di Vicenza inviò al ministro dell'Interno una lettera con cui condannava il clima di eccessiva repressione, ricordando che un parroco era stato incarcerato, poi assolto, ma privato del Beneficio, solo per aver detto che la guerra sarebbe stata lunga e sanguinosa.[116]

Analogamente accadde al capitano medico Francesco Ferrari, consi-

---

(113) Art. 178, comma 3: "Ogni espressione oltraggiosa, parola di disprezzo od invettiva profferita in pubblico, che non conterrà l'imputazione di alcuno dei fatti accennati nella prima parte di questo articolo, o non possa produrre l'effetto previsto nel precedente alinea, sarà considerata come ingiuria pubblica, e sarà punita con il carcere militare"; la prima parte dell'articolo si occupa del reato di diffamazione perpetrato da un militare nei confronti di un commilitone.

(114) E. Forcella, A. Monticone, *Plotone d'esecuzione* ..., cit., e A. Monticone, *Gli italiani in uniforme 1915-1918. Intellettuali, disertori, borghesi*, Bari, Laterza, 1972.

(115) Sentenza n. 68 del 1917, E. Forcella, A. Monticone, *Plotone d'esecuzione* ..., cit.

(116) ACS, *Presidenza del Consiglio dei Ministri, 1ª Guerra mondiale*, b. 102 bis.

gliere dell'Università popolare di Milano, denunciato da un gruppo di colleghi per l'atteggiamento assunto dopo i fatti di Caporetto. Il capitano aveva sottoscritto insieme ad altri soci del consiglio direttivo dell'università un manifesto che incitava la popolazione alla concordia e alla resistenza, suscitando forti critiche e reazioni degli organi ufficiali del partito socialista, che lo avevano indotto a rassegnare le dimissioni. Nell'assemblea convocata per discutere tali dimissioni, sollecitato a chiarire il proprio atteggiamento, aveva dichiarato: "Se al momento della disfatta di Caporetto vi fosse stato in Europa un generale movimento rivoluzionario sarei stato per la rivoluzione, ma poiché non si è riusciti a fare la rivoluzione tanto valeva continuare la guerra e condurla a buon fine"; tale dichiarazione gli era costata la denuncia da parte dei colleghi per disfattismo.

Le denunce all'autorità giudiziaria militare, dal 24 maggio 1915 alla data dell'amnistia (2 settembre 1919), furono complessivamente 870 000, delle quali 470 000 per mancanza alla chiamata (370 000 erano italiani emigrati all'estero che non erano rientrati in patria) e 400 000 per diserzione dal corpo o per altri reati.(117)

Al 2 settembre 1919, data del decreto con cui veniva concessa la cosiddetta "amnistia ai disertori",(118) su 400 000 denunce a carico di militari, civili e prigionieri di guerra per reati compiuti dal 24 maggio 1915 al 3 novembre 1918 la giustizia militare aveva definito 352 389 processi, 289 343 a carico di militari (170 064 furono i condannati, 92 417 i prosciolti e 26 862 dichiarati esenti da pena), 61 927 a carico di civili (37 839 condannati e 2088 prosciolti; solo una minima parte di essi fu processata per

(117) La cifra totale comprende anche il periodo di pace dal 4 novembre 1918 al 2 settembre 1919, ma anche i procedimenti aperti dopo la conclusione della guerra e qui computati si riferiscono a reati commessi nel periodo delle ostilità: dati e cifre sono tratti da Ministero della guerra, Ufficio Statistico, *Statistica sullo sforzo militare italiano nella guerra mondiale. Dati sulla giustizia e disciplina militare*, Roma, 1927; sono stati utilizzati e in parte pubblicati anche da E. Forcella, A. Monticone, *Plotone d'esecuzione* ..., cit.

(118) Il decreto 2 settembre n. 1502, voluto dal presidente Nitti, contemplava il condono delle condanne per assenze non superiori ai sei mesi e il mutamento in condizionale per le condanne dovute ad assenze superiori ai sei mesi. Veniva applicata l'amnistia per i reati militari importanti condanne sino a dieci anni di reclusione militare, e si riducevano le pene superiori a dieci anni. Si dichiaravano estinti i procedimenti contro gli italiani residenti all'estero renitenti alla chiamata, purché si fossero presentati entro tre mesi alle autorità consolari; i latitanti in Italia dovevano similmente presentarsi entro tre mesi alle autorità militari per godere dei benefici dell'amnistia.

motivi politico-militari, mentre la grande maggioranza lo fu per reati comuni o trasgressioni a divieti in zone di guerra) e 1119 a carico di prigionieri di guerra (762 condannati e 357 prosciolti).

Per quello che concerne i militari, il primo reato in ordine di importanza per numero di condanne fu quello della diserzione: furono 162563 i giudicati (2662 per diserzione con passaggio al nemico, 9472 per diserzione in presenza del nemico, 150429 per diserzione non in presenza del nemico), dei quali 60898 furono assolti e 101665 condannati (2022 per diserzione con passaggio al nemico, 6335 per diserzione in presenza del nemico, 93308 per diserzione non in presenza del nemico); a tale cifra vanno aggiunti altri 26862, che furono dichiarati esenti da pena in base al decreto luogotenenziale 10 dicembre 1917 perché rientrati spontaneamente ai reparti entro il 29 dicembre 1917.

Il secondo reato in ordine di importanza fu quello che genericamente si può indicare come indisciplina, e qui vi furono complessivamente 24500 condanne su 31000 denunce circa; subito dopo venivano i casi di mutilazione volontaria, ossia il tentativo di sottrarsi alla guerra mediante qualche lesione menomante le capacità fisiche del soldato: le condanne furono circa 10000 su oltre 15000 denunce.

Ultimo tipo di delitto militare è quello della resa o sbandamento, che tuttavia risulta difficile da valutare pienamente, e in effetti i condannati furono molto pochi, 5300 in tutta la guerra su 8500 denunce; i restanti 50000 furono denunciati per reati vari, non di carattere militare, commessi sotto le armi.

I casi di delinquenza tra gli ufficiali furono numericamente ridottissimi, ed ebbero caratteristiche molto diverse da quelli della truppa: i condannati furono meno di un migliaio, ossia meno dello 0,5% degli ufficiali sotto le armi in tutta la guerra; fra essi la diserzione non costituì titolo di reato importante, visto che fu largamente superata da condanne per cupidigia o per altri reati (di contro a 151 condanne per diserzione ve ne furono 208 per cupidigia e 217 per reati classificati "diversi").

Il grosso delle condanne fu costituito dalla pena alla reclusione militare (113000), un numero abbastanza cospicuo di condanne si limitò a comminare la pena del carcere (22000), mentre quasi 35000 furono le condanne gravi: 15332 alla reclusione ordinaria, 15345 all'ergastolo e 4028 a morte.

Del tutto a parte devono considerarsi tuttavia le condanne capitali, sulle quali non sembra che si siano raggiunte conclusioni chiare e precise: la commissione di inchiesta su Caporetto indicò, mese per mese dal

maggio 1915 al novembre 1918, le condanne a morte "pronunziate in contraddittorio" dai tribunali di guerra, riportando 1006 condanne, delle quali 729 eseguite e 277 non eseguite.(119)

Questi dati tuttavia erano incompleti perché non tenevano in considerazione alcune condanne pronunciate dai tribunali militari territoriali e perché non indicavano le condanne capitali in contumacia. Le cifre fornite dall'ufficio statistico del ministero della Guerra davano invece un totale di 4028 condanne a morte, di cui 750 eseguite (727 comminate dai tribunali di guerra, 6 dai tribunali territoriali in zona di guerra e 17 dai tribunali territoriali fuori dalla zona di guerra), 311 non eseguite (280 comminate dai tribunali di guerra, 9 dai tribunali territoriali in zona di guerra e 22 dai tribunali territoriali fuori dalla zona di guerra) e 2967 in contumacia (2610 comminate dai tribunali di guerra, 264 dai tribunali territoriali in zona di guerra e 93 dai tribunali territoriali fuori dalla zona di guerra).(120)

Per quello che concerne la ripartizione delle condanne a morte per tipo di reato, la maggior parte fu comminata per diserzione: in totale 391 eseguite (370 comminate dai tribunali di guerra, 6 dai tribunali territoriali in zona di guerra e 15 dai tribunali territoriali fuori dalla zona di guerra), 187 non eseguite (165 comminate dai tribunali di guerra, 5 dai tribunali territoriali in zone di guerra e 17 dai tribunali territoriali fuori dalle zone di guerra) e 2917 in contumacia (2563 comminate dai tribunali di guerra, 261 dai tribunali territoriali in zone di guerra e 93 dai tribunali territoriali fuori dalle zone di guerra); oltre alla diserzione hanno un posto abbastanza rilevante anche le condanne pronunziate per resa o sbandamento (164 eseguite, 66 commutate e 44 in contumacia) e per indisciplina (154 eseguite e 28 commutate).

Altro elemento a parte sono le fucilazioni sommarie che, senza giudizio, vennero eseguite nel corso dei tre anni e mezzo di guerra, ma delle quali tuttavia risulta estremamente difficile fornire dati precisi, considerando che lo stesso ufficio giustizia militare del Comando Supremo ammise nel 1919 che non sempre erano pervenuti i rapporti sulle esecuzioni

(119) Tali cifre sono contenute nella relazione ufficiale su Caporetto; cfr. Ministero della Difesa, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, *L'Esercito italiano nella grande guerra (1915-1918)*, vol. IV, *Le operazioni del 1917*, tomo 3°, *Gli avvenimenti dall'ottobre al dicembre*, Roma, 1967; sono state pubblicate anche da E. Forcella, A. Monticone, *Plotone d'esecuzione* ..., cit.

(120) Ministero della guerra, Ufficio Statistico, *Statistica sullo sforzo militare italiano nella guerra mondiale*, *cit.*; E. Forcella, A. Monticone, *Plotone d'esecuzione* ..., cit.

sommarie ordinate dai comandi subordinati.

Nell'estate del 1919, nel corso della discussione parlamentare sulla relazione della commissione d'inchiesta su Caporetto e alla vigilia dell'emanazione del decreto di amnistia, il ministro della Guerra Albricci richiese urgentemente al Comando Supremo i dati statistici sulle fucilazioni sommarie, specificando di precisare se si fosse trattato di decimazioni. L'Ufficio giustizia militare compilò un elenco, per sua stessa ammissione lacunoso, da cui risultava un totale di 107 esecuzioni sommarie fino al novembre 1917(121) (dopo tale data non si aveva più documentazione), cui andavano aggiunte le 34 fucilazioni ordinate dal generale Graziani, così come avvertito in una nota a margine.

In tema di esecuzioni sommarie si deve ricordare inoltre il fenomeno delle decimazioni, che fra tali esecuzioni rappresentano l'aspetto più grave e terribile, anche se adoperate in pochissimi casi: il 1° novembre 1916 il generale Cadorna aveva diramato una circolare telegrafica nella quale, approvando la fucilazione per sorteggio di due soldati fra gli indiziati di colpevolezza nei fatti di indisciplina avvenuti nel 75° fanteria, e altre esecuzioni sommarie avvenute per altri tumulti nel 6° bersaglieri, aveva detto:

> Ricordo che non vi è altro mezzo idoneo per reprimere *reati collettivi* che quello di fucilare immediatamente i maggiori colpevoli, e *allorché accertamento identità personali dei responsabili non è possibile*, rimane ai comandanti il diritto e il dovere di *estrarre a sorte tra gli indiziati alcuni militari e punirli con la pena di morte.* A codesto dovere nessuno, che sia conscio della necessità di una ferrea disciplina di guerra, può sottrarsi e io ne faccio obbligo assoluto e indeclinabile a tutti i comandanti.(122)

Vi furono comunque sicuramente tre casi accertati di decimazione, o se si vuole di estrazione a sorte con un numero di giustiziati vicino al 10% dei reparti che si intendevano punire, e comunque indicati come decimazioni dalle autorità che le ordinarono. Nel 141° fanteria furono fucila-

---

(121) Una in tutto il 1915, 42 nel 1916, 64 nel 1917 (20 nel mese di giugno e 28 in luglio); secondo Monticone la cifra totale fu molto più elevata: E. Forcella, A. Monticone, *op. cit.*

(122) Il corsivo è di Cadorna, e il testo fu da lui pubblicato nelle sue *Pagine Polemiche.* Qui è stato tratto da E. Forcella, A. Monticone, *Plotone d'esecuzione* ..., cit.

(123) Da E. Forcella, A. Monticone, *Plotone d'esecuzione* ..., cit.

ti un tenente e tre sergenti ritenuti responsabili dello sbandamento e della fuga delle truppe davanti al nemico, e in più otto soldati estratti a sorte (sentenza n. 16 del giugno 1916, "La decimazione di Monte Masciagh"); tra il 21 e il 22 marzo 1917 nel 38° fanteria, in seguito a tumulti di protesta con spari in aria e opposizione alla partenza, vennero estratti a sorte venti soldati, e di questi ne furono ancora sorteggiati cinque che vennero poi fucilati (tra questi ve ne era uno che era stato proposto per una ricompensa per atto di valore); in seguito alla rivolta nella Brigata Catanzaro vennero fucilati 28 militari di cui, secondo la relazione del generale Tettoni, "16 militari arrestati dai RR.CC. e dagli ufficiali colle armi cariche, le canne ancora scottanti, e 12 militari della compagnia ammutinatasi, per decimazione da me ordinata a mente della circolare del 1° novembre del comando supremo, sia per il reato di cui collettivamente eransi resi colpevoli, sia per salutare esempio sugli elementi deboli, inerti e pusillanimi che col loro contegno passivo avevano favorito l'opera dei facinorosi".(123)

Complessivamente risulta dunque che, calcolando prudenzialmente un totale di 5 500 000 mobilitati e circa 330 000 denunciati (400 000 meno i civili, arrotondati in 70 000), si ha il 6% di denunciati rispetto al totale dei chiamati alle armi in tutta la guerra; rispetto al numero di denunce, le condanne costituirono il 62,6%, e rispetto al totale dei mobilitati i militari condannati furono circa il 3%.(124)

(Segue)

(124) Tali cifre sono state calcolate dal Monticone, E. Forcella, A. Monticone, *Plotone d'esecuzione: i processi politici della prima guerra mondiale*, Laterza, Bari, 1968; quelle fornite da Rochat sono leggermente diverse perché, a suo avviso, il totale dei chiamati alle armi fu di 5 900 000, cfr. G. Rochat, G. Massobrio, *Breve storia dell'Esercito italiano dal 1861 al 1943*, Torino, Einaudi, 1978.

D'ANNUNZIO, THAON DI REVEL E IL "BOLLETTINO DELLA VITTORIA NAVALE"

GUGLIELMO SALOTTI

"In data 'OGNISSANTI 1918' il Poeta mandò a mio Padre un foglio con la sola firma e la dedica: 'AI VINCITORI'; e quindi una busta con la soprascritta: 'RISERVATISSIMA' contenente quattro fogli: sono la minuta chiesta dal Comandante Supremo della Marina al massimo poeta italiano vivente per un 'ordine del giorno' che abbreviato, un poco modificato e reso meno polemico, è il 'BOLLETTINO DELLA VITTORIA NAVALE'. Trascrivo i due testi, parallelamente perché possano essere confrontati:

Minuta di D'Annunzio

La guerra navale contro l'Austria-Ungheria, condotta dalla nostra Marina col più costante e sagace ardimento nella ricerca dell'avversario in mare aperto e dentro i porti muniti, non sostenuta dal nemico se non con le più umilianti astuzie nel deludere la sfida e nello sfuggire alla prova, è finita con una dimostrazione incontestabile dei due animi e delle due arti: con uno fra i più alti esempi del puro eroismo italiano, con una delle più basse frodi della perfidia austriaca.

Bollettino della Vittoria Navale

La guerra marittima condotta in Adriatico in unione a reparti degli Alleati e degli Stati Uniti col più sagace ardimento nella ricerca dell'avversario in mare aperto e dentro i muniti porti, è finita entro Pola con uno dei più luminosi esempi dell'eroismo italiano.

Dal primo all'ultimo giorno voi avete perseverato in una lotta senza tregua, supplendo al difetto dei mezzi e alla gravità dei molteplici compiti, con una vigoria, con una audacia sempre pronte e ferme. Tutti gli

Dal primo all'ultimo giorno i marinai d'Italia hanno perseverato in una lotta senza tregua, supplendo al difetto dei mezzi e della molteplicità del compiti con una vigoria, con una abnegazione, con una scaltrezza, con una audacia sempre più pronte e più ferme. Tutti gli italiani conoscono i nomi degli eroi singolari e delle vittorie fulminee; ma non a tutti è nota l'opera oscura, asprissima, generosissima, compiuta in ogni ora, in ogni evento in ogni fortuna, quando la forza del sacrificio intero poteva superare l'imparità delle condizioni e la durezza degli ostacoli.

Sappia oggi la Patria di quanti sforzi ingloriosi è fatta questa sua immensa gloria.

Consideri come due volte la vittoria abbia preso il volo e l'augurio dal gorgo dove le più potenti navi nemiche scomparivano: da Premuda al Piave, da Pola a Trieste a Trento.

Questa volta la nave colata a picco fu più che un presagio. Nel suo nome stesso ostentava la vecchia menzogna delle forze non unite ma coatte. La duplice dissoluzione è avvenuta. Come non più esiste l'esercito, la flotta imperiale non esiste più. Colpita nel suo rifugio dalle nostre armi intemerate, ha opposto anche nell'ultima sua ora la baratteria all'eroismo.

Onore sempre ai marinai d'Italia!

italiani conoscono i nomi dei singoli eroi e delle vittorie fulminee, ma non a tutti è nota l'opera silenziosa, aspra, generosa, compiuta in ogni ora, in ogni evento, in ogni fortuna, quando solamente un'assoluta dedizione al dovere poteva superare l'imparità delle condizioni e la durezza degli ostacoli.

Sappia oggi la Patria di quanti sforzi apparentemente ingloriosi è fatta questa sua immensa gloria.

Consideri come due volte la vittoria abbia preso il volo e l'augurio dal gorgo dove le più potenti navi nemiche scomparivano: da Premuda al Piave, da Pola a Trieste e Trento. La grande nave colata a picco nel porto di Pola fu più che un presagio.

Nel suo nome ostentava la vecchia menzogna delle forze non unite ma coatte. La duplice dissoluzione è avvenuta. Come non più esiste l'esercito, la flotta imperiale non esiste più.

Onore sempre a voi, onesti e prodi marinai d'Italia!

Il Comandante in Capo le Forze Navali mobilitate

Thaon di Revel"

Si legge così nel dattiloscritto inedito steso da Clorinda Thaon di Revel, figlia del grande ammiraglio Paolo, sui rapporti intercorsi fra il padre e Gabriele D'Annunzio; un lungo epistolario, in pratica, dal titolo *Lettere e rapporti di amicizia fra Gabriele d'Annunzio, il Grande Ammiraglio Thaon di Revel, la Sua Consorte e la loro figliola*, a suo tempo ceduto dall'Autrice stessa al professor Renzo De Felice e da questi trasmesso a chi scrive. Una documentazione cui abbiamo una prima volta attinto sul finire del 1994, in occasione di un convegno su *Gabriele D'Annunzio e la guerra*, svoltosi al Vittoriale degli Italiani di Gardone Riviera da1 17 al 19 novembre di quell'anno,(1) una seconda curando la pubblicazione dell'intero carteggio sul n. 2 del 2000 della rivista *Nuova Storia contemporanea*, diretta da Francesco Perfetti.(2) Si è trattato, è sin troppo ovvio sottolinearlo, di due lavori di diverso spessore: per il secondo, di una panoramica generale sui rapporti epistolari intercorsi fra D'Annunzio e Thaon di Revel, dal dicembre 1915 al dicembre 1937, per il primo di un periodo più limitato, gli anni della guerra appunto, anche se fondamentali per meglio comprendere proprio i termini di quello stesso rapporto.

Non è un caso che proprio a D'Annunzio l'ammiraglio Thaon di Revel si fosse rivolto per la stesura del "Bollettino della Vittoria navale". Non si trattava soltanto di affidare tale compito a un grande poeta, che godeva già di chiara fama in campo artistico e politico, ingigantita se possibile dalla sua partecipazione in prima persona alla propaganda interventista prima e al conflitto in prima linea poi. Nell'invito rivolto da Thaon di Revel a D'Annunzio si devono piuttosto leggere insieme la stima dell'Ammiraglio per il poeta-soldato e il segno di un rapporto che, nato su basi di formale e reciproco rispetto, avrebbe gradatamente finito per assumere i contorni dell'amicizia. Il carteggio fra Thaon di Revel e D'Annunzio fornisce chiare e inconfutabili prove in tal senso, anche se è innegabile che fu il Poeta a prendere l'iniziativa, scrivendo più volte, a partire dal 13 dicembre 1915 all'Ammiraglio, alla moglie, la contessa Irene (che si sarebbe così rivelata una sua preziosa "alleata"), prima di ricevere un riscontro di Thaon di Revel il 23 agosto 1917, con cui sottolineava l'importanza di intensificare gli attacchi alle basi dei sommergibili

---

(1) Cfr. G. Salotti, "Il poeta-soldato e l'ammiraglio. Intorno al carteggio D'Annunzio-Thaon di Revel", in *Nuovi Quaderni del Vittoriale*, numero monografico *D'Annunzio e la guerra*, 1996, a cura di Francesco Perfetti, p. 123 ss.

(2) Cfr. G. Salotti, "Il poeta e l'ammiraglio. Guerra e dopoguerra nel carteggio D'Annunzio-Thaon di Revel (1915-1938)", *Nuova Storia Contemporanea*, n. 2, marzo-aprile 2000, p. 77 ss. In appendice erano pubblicati per la prima volta i due testi (l'originale di D'Annunzio e quello ufficiale definitivo) ripresi all'inizio del presente articolo.

nemici e i bombardamenti su Pola, in attesa di colpire anche le basi di Fiume, Sebenico e Cattaro. Anche se era dovuto trascorrere oltre un anno e mezzo prima che Thaon di Revel indirizzasse una missiva a D'Annunzio, ciò non vuol dire che fosse mancato da parte sua un costante interessamento sia per le attività strettamente militari del Poeta, sia per le sue condizioni di salute, soprattutto dopo che questi era rimasto gravemente colpito all'occhio destro il 16 gennaio 1916 in seguito a un ammaraggio forzato del suo idrovolante al ritorno da un tentato volo su Trieste.

"Eccellenza, e mi consenta dire mio Ammiraglio", scrisse il Poeta a Thaon di Revel il 4 marzo 1916 dalla "Casetta Rossa" di Venezia, entrando nei particolari dell'infortunio subito e delle proprie condizioni di salute,(3) "a tanti segni di benevolenza Ella ha voluto aggiungere la suprema gentilezza di venire fin qui a chiedere le mie notizie ... Mi valgano [*sic*] dunque la volontà dinanzi al mio Capo che ho cercato di servire. E creda, mio Ammiraglio, che qualunque siano per essere le mie sorti prossime e future, io non dimenticherò mai quanto Ella fece per me con sì nobile larghezza". E ancora, in una lettera datata "Venezia, La Pentecoste 1916": "La ringrazio della bontà che Ella sempre mi dimostra ricordandosi di me e del mio male. So quali prodigi di energia e di vigilanza Ella compie ogni giorno per la nostra difesa. E so che Ella non si concede mai tregua ...".

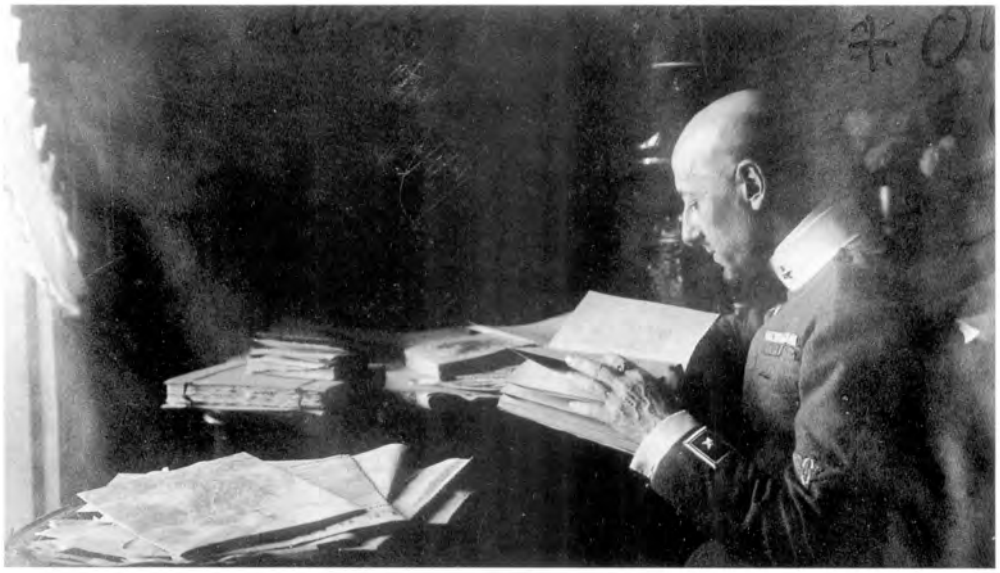
Dal proprio canto, sino all'agosto 1917, D'Annunzio si era limitato, nei suoi contatti epistolari con Thaon di Revel, a informarlo dei voli su Zara e su Trieste (con due lettere rispettivamente del 13 dicembre 1915 e del 15 gennaio 1916)(4) e dei messaggi pronti per essere lanciati sulle due città, o a perorare, il 3 giugno 1917, la necessità di bombardare Pola. Molto più frequenti, in quell'anno e mezzo, le missive inviate dal Poeta alla contessa Irene (con frequenti e affettuosi accenni alla piccola Clotilde, ribattezzata "Sirenetta"),(5) intrattenendola soprattutto su temi di natura musicale e letteraria; un "canale indiretto", ma non per questo meno autorevole, per mantenere e rendere semmai ancor più vivi i rapporti con l'Ammiraglio.

---

(3) La lettera in questione è autografa solo nella firma.

(4) Proprio al ritorno dal tentato secondo volo su Trieste si verificò l'incidente in cui D'Annunzio rimase gravemente ferito all'occhio destro.

(5) Per la cronaca, D'Annunzio aveva in precedenza coniato lo stesso nomignolo "Sirenetta" per Elisa Cutinelli-Rèndina, figlia dell'ammiraglio Emanuele Vittorio, predecessore di Thaon di Revel al comando della Piazza e della difesa marittima di Venezia, col quale aveva intrattenuto un cordiale e abbastanza intenso (14 lettere) rapporto epistolare. Cfr. a questo riguardo "Lettere di guerra", a cura di A. Rigirona, in *Politica* (rivista diretta da Francesco Coppola), aprile 1942, p. 5 ss.



Il "marinaio volontario" Gabriele D'Annunzio prese parte a diverse imprese compiute su mezzi navali e aerei della Marina. Per la sua amicizia con Thaon di Revel preparò la bozza del "Bollettino della Vittoria navale".

Dopo il 23 agosto 1917, il rapporto epistolare fra il Poeta e i membri della famiglia Thaon di Revel conosce un evidente mutamento.

Si diradano le missive indirizzate alla contessa Irene (magari aumentano quelle per la "Sirenetta"), si infittiscono invece notevolmente quelle per l'Ammiraglio, che dal febbraio 1917 era stato richiamato (dietro pressioni del ministro della Marina Corsi, del capo del Governo Boselli e dello stesso Sovrano) a quella carica di capo di stato maggiore della Marina già ricoperta dal 1913 all'ottobre 1915, quando Thaon di Revel aveva chiesto di esserne esonerato per contrasti insorti con i vertici dell'Esercito e della Marina sulla condotta delle operazioni belliche in Adriatico e con lo stesso presidente del Consiglio Salandra, che sembra non condividesse le sue lungimiranti previsioni sulla durata della guerra. Già nell'occasione del richiamo di Thaon di Revel ai vertici militari della Marina, D'Annunzio aveva espresso la propria gioia (pur offuscata in quel periodo dalla tristezza per la morte della madre) in una lettera del 9 febbraio 1917 alla contessa Irene. "Ecco che alfine" – scrisse al riguardo – "il più alto posto è affidato al più degno. Ecco che il destino d'Italia inalza colui che sempre vide più chiaro e più lontano. Non disperiamo delle nostre sorti se, contro ogni meschinità e ogni basso intrigo, il pote-

re è oggi nelle mani di un tal Capo ...". Esattamente un mese prima, rivolto sempre alla Contessa, D'Annunzio, nel felicitarsi per il conferimento all'Ammiraglio dell'Ordine Militare di Savoia, oltre a dimostrare... doti profetiche ("l'avvenire gli riserba ben più alto riconoscimento"), avrebbe commentato: "Se il suo consiglio fosse stato udito, se il suo disegno fosse stato attuato, saremmo già prossimi alla vittoria e padroni delle nostre sorti".

Paolo Thaon di Revel rappresentava dunque per D'Annunzio, dal febbraio 1917, un interlocutore ancor più prestigioso che in precedenza: non più soltanto comandante della Piazza e della difesa marittima di Venezia, e come tale superiore diretto del Poeta, ma capo di stato maggiore della Marina, responsabile cioè delle operazioni militari della Marina nel conflitto in corso. E a un simile interlocutore D'Annunzio non mancò di rivolgersi con sempre maggiore frequenza, sin dal maggio 1917, quando gli indirizzò un lungo e articolato promemoria sull'"uso delle squadriglie da bombardamento nelle prossime operazioni". Il Poeta si lanciò in quell'occasione in una vera e propria esaltazione, confortata comunque da precisi dati tecnici, dell'aviazione ("la quinta arma ... vera precorritrice della vittoria") che, "sorta quasi dal nulla, con costruttori conduttori, osservatori, combattenti improvvisati", scontrandosi con non poche perplessità, doveva ormai essere considerata non una semplice forza ausiliaria, ma un "elemento essenziale della battaglia".(6) A distanza di qualche mese, l'esaltazione avrebbe lasciato il posto a una ben più prosaica presa di contatto con la realtà delle disfunzioni che minavano l'efficienza della "quinta arma". In una lettera del 25 settembre 1917 dalla base di Gioia del Colle, D'Annunzio non mancò infatti di denunciare a chiare lettere quelle disfunzioni e lo stato generale di "mediocre preparazione" riscontrato, sino all'assurdo di apparecchi da bombardamento... senza bombe! ("non ci sono bombe qui, di nessun tipo. Da tre giorni le chiedo con insistenza ... Ma la colpa non è nostra. Noi siamo pieni di ardore e di amara impazienza").

Le disfunzioni organizzative e la lamentata "mediocre preparazione" non impedirono comunque che nella notte fra il 4 e il 5 ottobre 1917 quattordici apparecchi si alzassero in volo dall'aeroporto di Gioia del Colle, raggiungessero le Bocche di Cattaro e vi lasciassero cadere più di tre tonnellate di esplosivi.(7) "L'avventura di Cattaro," scrisse D'Annunzio a Thaon di Revel il 6 ottobre, "una vera e propria avventura di Ulissidi, rimarrà tra le mie più belle ore di

(6) Cfr. G. Salotti, "Il poeta-soldato e l'ammiraglio ...", cit., p. 129.

(7) Sulla vicenda, cfr. fra gli altri G. Gatti, *Vita di Gabriele D'Annunzio*, Firenze, 1988, p. 295.

Il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel, capo di stato maggiore della Marina dal 1° aprile 1913 al 10 ottobre 1915 e dall'8 febbraio 1917 al 24 novembre 1919.

poesia ...". E il 24 dicembre, da Padova, arrivò a definire, in una lettera alla contessa Irene, la "bella spedizione di Cattaro ... l'ultimo bagliore eroico di quell'altra guerra", intendendo per "altra guerra" il periodo precedente Caporetto, un tragico episodio che aveva determinato una vera e propria cesura – finemente colta più dal poeta che dal "politico" D'Annunzio – nell'economia del conflitto e nella società italiana.

Se Caporetto rappresentò una sorta di doloroso e sintomatico spartiacque tra la prima e la seconda fase del conflitto, fu la "beffa di Buccari", nella notte fra il 10 e l'11 febbraio 1918,(8) a lasciare una traccia indelebile in D'Annunzio, creando in lui uno stato di vera e propria esaltazione, chiaramente trasparente dalle lettere inviate al riguardo sia a Thaon di Revel che alla Contessa. "Abbiamo passato una meravigliosa notte di guerra, non nella gola ma nel profondo stomaco del nemico", scrisse l'11 febbraio all'Ammiraglio. "Mai come stanotte mi è parso che il sogno abbia aderito all'azione. Tutto era disciplinato, preciso, diritto; e tutto pareva d'una lirica inverisimiglianza. Mentre navigavamo a meno di cinquanta metri dalla costa nemica (Fiume era illuminata come a festa e i riflessi giocavano nelle nostre scie), tra un anatrare sommesso, un uccellino ha cantato in italiano. Pareva quasi un usignoletto novizio. Bisognava vedere il sorriso dei marinai in ascolto ... I marinai nostri – ai quali avevo parlato prima della partenza – si sono

(8) Cfr. al riguardo E. Ledda, "Buccari: per 'osare l'inosabile'. Storia di una beffa", *D'Annunzio e la guerra*, cit., p. 73 ss.

mostrati anche una volta sovrammirabili per arditezza e per tranquillità. Io, che ho preso parte a tante azioni temerarie, non avevo ancor mai veduto gente così tranquilla nel pericolo. Ero nel primo motoscafo coi Comandanti Ciano e Rizzo. Siamo rimasti in mare ventitré ore. Tutta la navigazione, in circostanze difficilissime, è stata un capolavoro di avvedutezza e di sapienza. Sono veramente orgoglioso di essere compagno di tali compagni. Viva l'Italia! ...". Alla lettera, D'Annunzio allegò il testo del messaggio contenuto in tre bottiglie suggellate lasciate sul luogo dell'incursione; un testo così concepito: "In onta alla cautissima flotta austriaca occupata a covare senza fine dentro i porti sicuri la gloriuzza di Lissa, sono venuti col ferro e col fuoco a scuotere la prudenza nel suo più comodo rifugio i marinai d'Italia, che si ridono d'ogni sorta di reti e di sbarre. Pronti sempre a osare l'inosabile. E un buon compagno, ben noto – il nemico capitale, fra tutti i nemici il nemicissimo, quello di Pola e di Cattaro – è venuto con loro a beffarsi della taglia".(9)

Quello che Buccari (così come del resto in precedenza Cattaro) non aveva in fondo rappresentato sul piano dell'importanza prettamente militare, si riempì per D'Annunzio di significati che superavano il contingente per assurgere a una vera e propria sfida, affrontata con uno spirito di avventura che avrebbe in fondo contraddistinto tutta la sua partecipazione al conflitto. Ma l'esaltazione per la "beffa di Buccari", per quanto forte e duratura, non impedì a D'Annunzio di continuare a farsi interprete presso Thaon di Revel di una costante ansia di azione, soprattutto volta alla nascita della prima squadriglia di siluranti aeree (idrovolanti Caproni muniti di siluri), la cui concreta entrata in azione era ostacolata dagli "impedimenti opposti – come al solito – dai burocrati e dai tecnici sedentarii", come denunciò in una lettera del 20 febbraio all'Ammiraglio.

Il rinnovarsi di lungaggini burocratiche, più volte inutilmente lamentate nei mesi successivi da D'Annunzio, avrebbe di fatto ristretto ulteriormente i tempi necessari all'allestimento della squadriglia e all'addestramento dei piloti, con il risultato che i siluranti non poterono concretamente entrare in azione prima della conclusione della guerra.

Ed è proprio sulla fine del conflitto che si colloca (con una sua importanza specifica, ma relativa nell'ambito del carteggio fra D'Annunzio e Thaon di Revel)

---

(9) Quest'ultima notazione si riferiva alla taglia di ventimila marchi posta dagli austriaci su D'Annunzio, vivo o morto. Secondo quanto ricordato da Clorinda Thaon di Revel, il Poeta avrebbe confidato all'Ammiraglio (che, dal proprio canto, avrebbe cercato di dissuaderlo dal compiere gesti estremi) di portare sempre con sé del veleno per non cadere vivo nelle mani del nemico.

il testo dannunziano del "Bollettino della Vittoria navale", steso in un momento in cui l'esaltazione per la vittoria lasciava tangibilmente il posto a uno stato di diffuso malessere e a quel mito della "vittoria mutilata" che, nato dalla fervida immaginazione del Poeta, avrebbe guidato le rivendicazioni del nazionalismo italiano nel primo dopoguerra. Ancor prima che le "ombre" della "vittoria mutilata" potessero prendere corpo nell'andamento dei lavori della Conferenza della Pace di Parigi, già dai primi giorni dopo l'armistizio il clima creatosi negli ambienti nazionalisti e militari italiani era attraversato da una profonda insoddisfazione.

Basti pensare a quella che proprio D'Annunzio ebbe a definire (nel messaggio "A Trieste d'Italia" lanciato il 7 novembre 1918 sulla città) la "frode di Pola", e cioè alla pretesa dei governi alleati, accettata da quello italiano, di far passare non all'Italia ma alla nascente Iugoslavia gran parte della flotta austro-ungarica. Un clima coinvolgente tanto D'Annunzio quanto (in forme obbligatoriamente più temperate) Thaon di Revel, come si può dedurre da due lettere inviate dal Poeta il 5 novembre 1918 all'Ammiraglio e il giorno successivo a Luigi Albertini. "... Conservo nel più profondo cuore l'emozione che ho avuto" – scriveva nella prima – "nel vedere all'improvviso velarsi di lacrime i Suoi occhi tanto coraggiosi e tanto diritti ... Ma la nostra tristezza non può non essere vendicata. La pusillanimità non può prevalere". Ancora più esplicito e polemico, D'Annunzio, con Albertini:(10) "Sono in un misto di gioia e di scontento. L'ora è gloriosa, ma perigliosa. Ci hanno già frodato le navi di Pola, che ieri dovevano essere ormeggiate nel bacino di San Marco. Dobbiamo ringraziare i nostri amici, quelli che a ragione tu temi più del Quacchero e dei "nati ieri".(11) Ho visto piangere l'Ammiraglio. Io non ho cuore di andare a Trieste, troppe grida, troppa gente intrusa. Già quelli che hanno perseverato e hanno combattuto, già i "puri" (e io sono di quelli) sono ricacciati indietro dai mestatori e dai trafficanti. Troppe bocche ignobili gridano Viva l'Italia! Spero che combatteremo ancora e che potrò andare a bombardare Berlino dalla nuova fronte boema".

L'amarezza, la volontà di "combattere ancora", a lungo represse, sarebbero sfociate per D'Annunzio, a un anno di distanza da quegli avvenimenti e da quelle lettere, nella marcia di Ronchi e nell'occupazione di Fiume alla testa delle truppe legionarie. Una vicenda, questa, di cui manca completamente traccia nel carteggio fra D'Annunzio e Thaon di Revel, per certi versi ve-

---

(10) La lettera in questione è pubblicata in G. Gatti, *op. cit.*, p. 304 e in G. Salotti, "Il poeta-soldato e l'ammiraglio ...", cit., p. 132 sg.

(11) Chiaro il riferimento a Wilson e agli iugoslavi.

nutisi a trovare, nei mesi dal settembre 1919 al gennaio 1921, in due campi opposti: nell'assoluta presumibilmente "sofferta" legalità l'Ammiraglio, in una posizione almeno formalmente fuori della legalità il Poeta. Forse proprio con tale anomalia di fondo delle rispettive posizioni in quel lasso di tempo si può spiegare il silenzio fra due personaggi che non potevano allora avere contatti senza con ciò crearsi reciproci imbarazzi. Non a caso, quel silenzio sarebbe stato rotto dopo la conclusione dell'impresa fiumana, quando cioè l'anomalia di fondo era in pratica venuta a cadere e niente poteva più ostacolare od offuscare la prosecuzione di un rapporto fattosi col tempo sempre più cordiale e sentito, nelle occasioni private così come in quelle ufficiali. E fra queste ultime, non è possibile non menzionare lo scambio di lettere, fra il 17 e il 21 marzo 1923, fra D'Annunzio e Thaon di Revel, dall'ottobre 1922 ministro della Marina nel primo governo Mussolini. Il 17 marzo 1923 il Poeta indirizzava all'Ammiraglio una lunga lettera, con cui, nel ringraziare attraverso la sua persona il Consiglio dei Ministri per il dono della nave *Puglia* e del Mas di Buccari, faceva a sua volta dono all'Italia della villa di Gardone. "Come io ho dato all'Italia tutto il mio cuore, come ho rinunziato a tutti i beni per un solo bene, oggi offro all'Italia anche questo pezzo di terra, e questa casa, e tutto quel che di me è raccolto in questa casa: i miei libri, le mie carte, le mie suppellettili, tutte le belle imagini, tutti i ricordi dei miei studii e tutti i ricordi della mia guerra, tutti i segni della mia lunga fedeltà e del mio lungo fervore ... E devotamente prego che lo Stato italiano, col gesto fraterno di chi ha oggi nel pugno il timone difficile, accetti la mia offerta: dono e pegno e documento e giuramento d'amore ...". Un'offerta accolta ovviamente dal governo di Roma, e di cui si sarebbe fatto portavoce Thaon di Revel con una breve ma toccante lettera del 21 marzo: "Caro Comandante, il Consiglio dei Ministri ha ieri accolto con commozione e viva gratitudine l'annuncio della donazione agli Italiani della Sua Casa, del Suo tempio di Gardone, da Lei, eroe del cielo, del mare, della terra, consacrato alle più sublimi memorie di guerra. Gli Italiani, con rinnovata coscienza del loro essere, accorreranno nelle età future a Gardone e vi tempreranno la fede e la volontà di ogni dedizione per la grandezza, per le fortune della Patria diletta ...".

Così come negli anni della guerra, nel nome dell'Italia e delle sue fortune il poeta-soldato D'Annunzio e l'ammiraglio-ministro Thaon di Revel rinnovavano, al di là della retorica del momento o di toni formali mai scaduti a formalismo, i reciproci sentimenti di stima e di amicizia già temprati nelle prove belliche e nelle delusioni dell'immediato dopoguerra.

Guglielmo Salotti

Stampa Nadir Media srl - Roma