

La Grande Guerra

Lo sbarramento del Canale d'Otranto

Ciro Paoletti - Saggista

Lo sbarramento del Canale d'Otranto, oggi del tutto dimenticato, è stata una delle operazioni più lunghe, complesse e costose in uomini, mezzi e materiali mai affrontate dalla Marina.

Il problema strategico era semplice e si era presentato ai franco-inglesi fin dal principio della guerra: come impedire alle unità austro-tedesche di minacciare le rotte mediterranee appoggiandosi alle inattaccabili basi austriache di Pola, Cattaro e Sebenico?

Il Mediterraneo era fondamentale per gli Alleati. Le centinaia di migliaia di soldati coloniali francesi, il cui ruolo, oggi dimenticato, già nel '14 fu basilare per reggere l'urto tedesco in Francia, andavano traghettate dall'Algeria e dalla Tunisia. Il petrolio del Medio Oriente che, in seguito

alle riorganizzazioni di Fisher e Churchill, muoveva la Royal Navy, passava dal Mediterraneo. Il Mediterraneo era necessario per rifornire i Serbi.

Il collegamento con la Russia sarebbe passato dal Mediterraneo se si fosse riusciti a sfondare a Gallipoli e, per provarci, occorrevano i rinforzi britannici da India, Australia e Nuova Zelanda che da Suez dovevano traversare il Mediterraneo orientale.

Le minacce venivano dalla squadra turca che, rinserrata nel Mar di Marmara ma attiva nel Mar Nero, agiva comunque nei confronti del Mediterraneo come "flotta in potenza", o, come amano dire quelli che vogliono darsi arie da esperti, come "fleet in being", e dalla flotta austroungarica. Questa, a dire il vero, non sem-

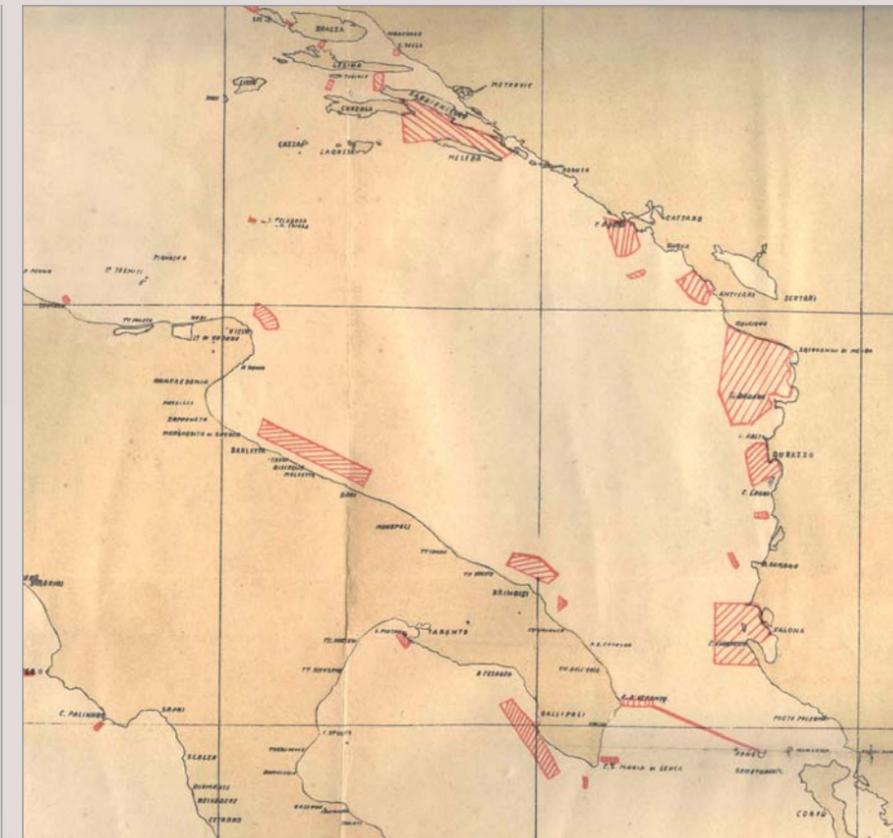
brava molto intenzionata a cercarsi guai in superficie contro le squadre anglo-francesi, ma era prontissima, di conserva con la marina tedesca, a crearne agendo sott'acqua.

Le basi austriache erano tutte in Adriatico. L'Adriatico era ed è un budello aperto solo in basso: ovvia deduzione da parte alleata era che bisognava profittarne e chiuderne l'uscita. Facile a dirsi, ma a farsi? Le estremità appartenevano a Italia e Grecia, che nel 1914 erano neutrali, perciò non se ne potevano usare i porti come basi e la chiusura del Canale d'Otranto era impossibile. L'entrata in guerra dell'Italia segnò un enorme progresso: rese disponibile l'uso della costa italiana dell'Adriatico e da quel momento le cose cominciarono a cambiare.

Lo sbarramento mobile

Il 26 settembre del 1915 iniziò la crociera permanente dei *drifters* inglesi nel Canale d'Otranto con le reti a strascico. Detta così l'operazione ha un'aria molto peschereccia e in fatti lo era. Il drifter – termine che continuerò a usare perché è quello ufficiale dell'epoca – è il battello per la pesca delle aringhe, fatta appunto con delle enormi reti; e si era deciso di usarlo per "pescare" i sommergibili nemici con reti che arrivavano a 25 metri di profondità. I risultati furono deludenti. I drifters riferirono nove affondamenti e una decina di danneggiamenti, il 20 e 28 gennaio 1916, l'8 febbraio, il 15 marzo, l'8 e il 10 luglio e il 17 dicembre 1916, ma di sicuro affondarono solo l'U6 austriaco il 13 maggio 1916 e l'UB 44 tedesco il 30 luglio, per cui, quando nel marzo del 1916 si riunì a Malta la conferenza interalleata, non ne era stato ancora colato a picco nessuno con certezza.

La conferenza di Malta a proposito della lotta antisommergibile stabilì d'aumentare i mezzi. I drifters necessari per chiudere Otranto erano calcolati a non meno di 200,

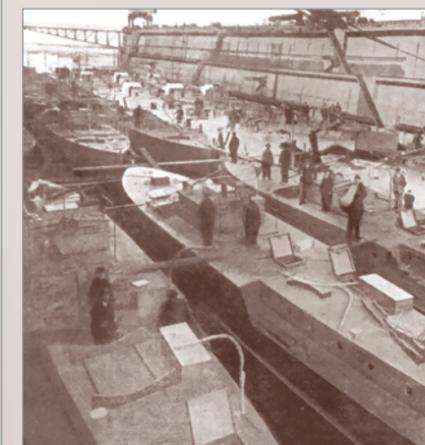


Ciro Paoletti

Per tre anni ufficiale di SM, dottore in Scienze Politiche, bibliotecario, parla correntemente inglese e francese, comprende bene spagnolo, portoghese, romeno e tedesco.

Dal 1992 socio della Società Italiana di Storia Militare (nel direttivo dal 2001 al 2006, come segretario generale dal 2001 al 2004), dal 1992 socio dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, dal 1999 della Society for Military History, dal 1999 della Società per gli Studi sul XVIII secolo, dal 2003 presidente del Comité Web de Bibliographie Comparée, dal 2004 direttore dell'Associazione di Studi Storici e Militari, dal 2005 rappresentante italiano nel Comité International de Bibliographie Militaire Comparée, dal 2006 membro dell'Enhancement Committee dell'International Commission for Military History e socio corrispondente dell'Istituto Storico e Geografico militare del Brasile

Ha al suo attivo circa 200 fra libri, articoli, recensioni e comunicazioni a congressi nazionali e internazionali.

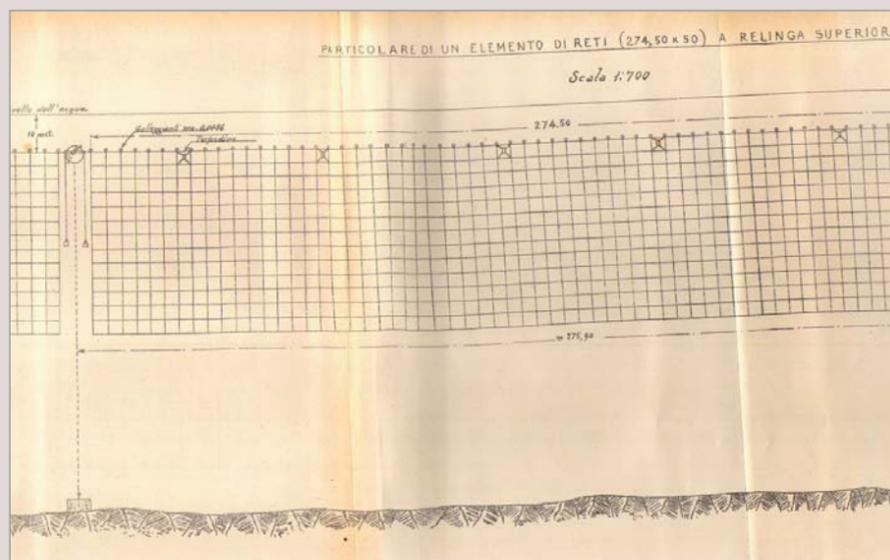
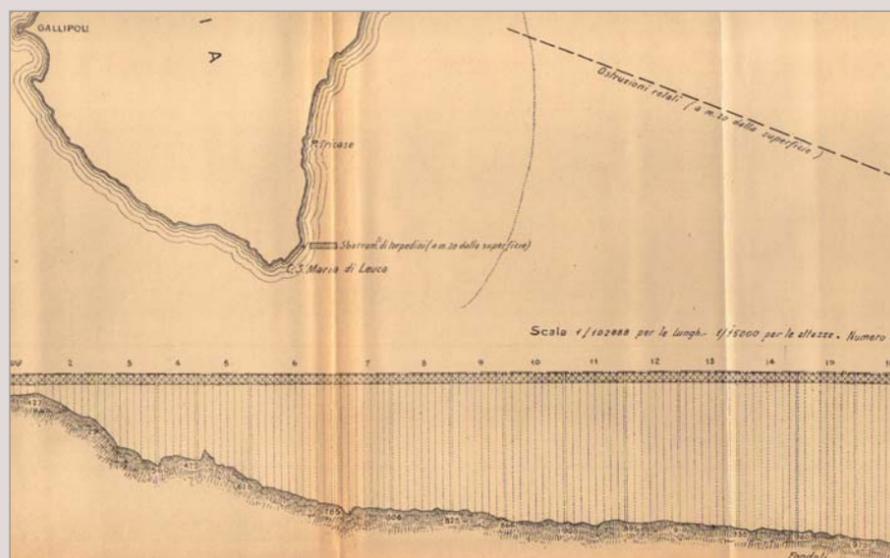
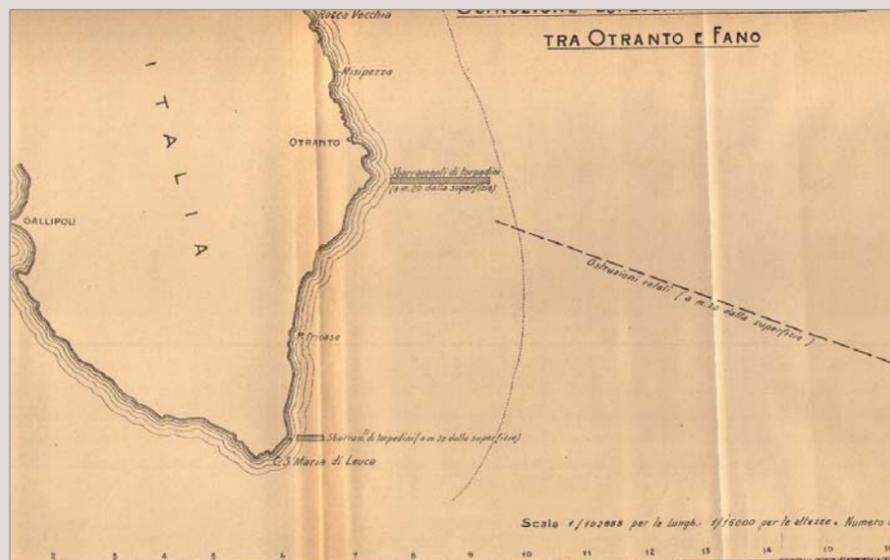


ma l'ammiraglio francese Moreau impostò la questione in modo diverso e concreto. Il pattugliamento antisommergibile – disse – disperdeva le forze. In pratica serviva solo a salvare i naufraghi delle navi silurate ed equivaleva a togliere i soldati dalle trincee per aumentare i portaferiti. Andavano invece neutralizzati gli ingressi da cui i sommergibili entravano in Mediterraneo, cioè Gibilterra e l'Adriatico e, per farlo, occorreva aumentare le forze di sbarramento a discapito di quelle di pattugliamento. Gibilterra non era fundamenta-

le, ma l'Adriatico sì, perché là si trovavano le basi austriache, Chiuderlo significava ostacolare e, possibilmente, imbottigliare i sommergibili nemici. Per riuscirci lui suggeriva uno sbarramento composto da 10 a 15 linee successive e sostenuto da siluranti. Fu appoggiato dal delegato italiano, ma la conferenza nel suo insieme respinse la proposta, non fosse che per un motivo: i mezzi non bastavano.

I drifters salirono a 100, la Royal Navy spedì in Adriatico delle siluranti caccia-sommergibili tipo Elco, ma di nuovo i risultati non furono soddisfacenti: il naviglio alleato continuava ad essere silurato in quantità, i sommergibili nemici no.

A ottobre del 1916 si tenne a Taranto un'altra conferenza interalleata, nel corso della quale l'ammiraglio francese Fatou presentò un promemoria dirimpente, in cui dimostrava l'inefficacia delle misure in atto, prendendo come esempio quanto accaduto all'U35 ai primi di quello stesso mese. Sfuggito alle pattuglie, scampato a un agguato dei sottomarini alleati, il 2 ottobre aveva silurato la cannoniera francese *Rigel*, era stato impegnato con mare calmo e visibilità perfetta da un gruppo comprendente 2 sloop, 2



cannoniere, 2 cacciatorpediniere e 2 pescherecci armati e ne era uscito indenne. Aveva poi superato gli sbarramenti delle cannoniere e delle torpediniere fra Capo Bon e la Sicilia e, continuando verso est, anche quello in Adriatico all'altezza dell'isola greca di Fanò, cosa resa più grave dal fatto che entrambi gli sbarramenti sapevano del suo arrivo e l'aspettavano. Scoperto dagli idrovolanti francesi partiti da Corfù per cercarlo, non solo era sfuggito alle loro bombe, ma ne aveva abbattuto uno con la sua mitragliatrice. Infine, a dispetto sia dei drifters inglesi e delle loro reti, che della caccia datagli dai cacciatorpediniere italiani e francesi di Brindisi, era entrato vittorioso e indenne a Cattaro.

Questo era l'ultimo di una lunga serie di insuccessi e, diceva Fatou, l'unico modo per uscirne era impedire ai sommergibili d'immergersi. Per farlo, occorreva esaurire le loro batterie, cioè "rendere l'emersione impossibile su una superficie di mare, le cui dimensioni siano uguali al percorso che può fare in immersione alla velocità di 4 o 5 nodi (70 miglia circa)"⁽¹⁾. In mare aperto non si poteva, perciò bisognava

provare nei passaggi più stretti tra Cattaro e le acque d'operazione e concludeva: "il Canale d'Otranto è il solo di questi passaggi dove noi possiamo tentarne l'esecuzione. Se essa vi sarà coronata dal successo, anche parzialmente, alleggerirà sensibilmente nei due bacini del Mediterraneo il pesante impegno dei bastimenti incaricati di proteggere la navigazione alleata in questo mare, poiché la quasi totalità dei sottomarini che l'infestano viene dall'Adriatico."⁽²⁾

Stavolta furono tutti d'accordo e decisero di stabilire il nocciolo dello sbarramento sul parallelo di Otranto mediante una crociera di drifters, sostenuta dal pattugliamento dei MAS lungo la costa italiana. Davanti e dietro a questo sbarramento ve ne dovevano essere altri due. Quello a nord andava effettuato da una crociera permanente di vedette e siluranti italiane, quello a sud da pescherecci a strascico – chalutiers – e siluranti francesi. L'aviazione navale italiana avrebbe pattugliato dalle basi di Valona, Brindisi e Otranto, quella francese da Corfù. A nord dello sbarramento settentrionale dovevano essere stabilite zone d'agguato di sommer-

gibili italiani e anglo-francesi sulle probabili rotte di quelli nemici.

A questo apparato, già imponente, si doveva sommare uno sbarramento di torpedini che dalla costa italiana arrivasse fino a dove le si potevano ancorare sul fondo, pattugliato notte e giorno da esploratori e cacciatorpediniere italiani. L'insieme si sarebbe appoggiato ai centri di vedetta e scoperta di Saseno – esistente – ed Otranto – da creare – e a una rete radiotelegrafica articolata sulle stazioni di Santa Maria di Leuca, Tricase, Otranto, Brindisi, Saseno, Porto Palermo, Santi Quaranta e Fanò.

Lo sbarramento mobile qualcosina concluse, ma sempre assai meno del desiderato, perché in tutto il 1917 furono segnalati due affondamenti sicuri di sommergibili nemici, due probabili e sette danneggiamenti, non era molto.

Note

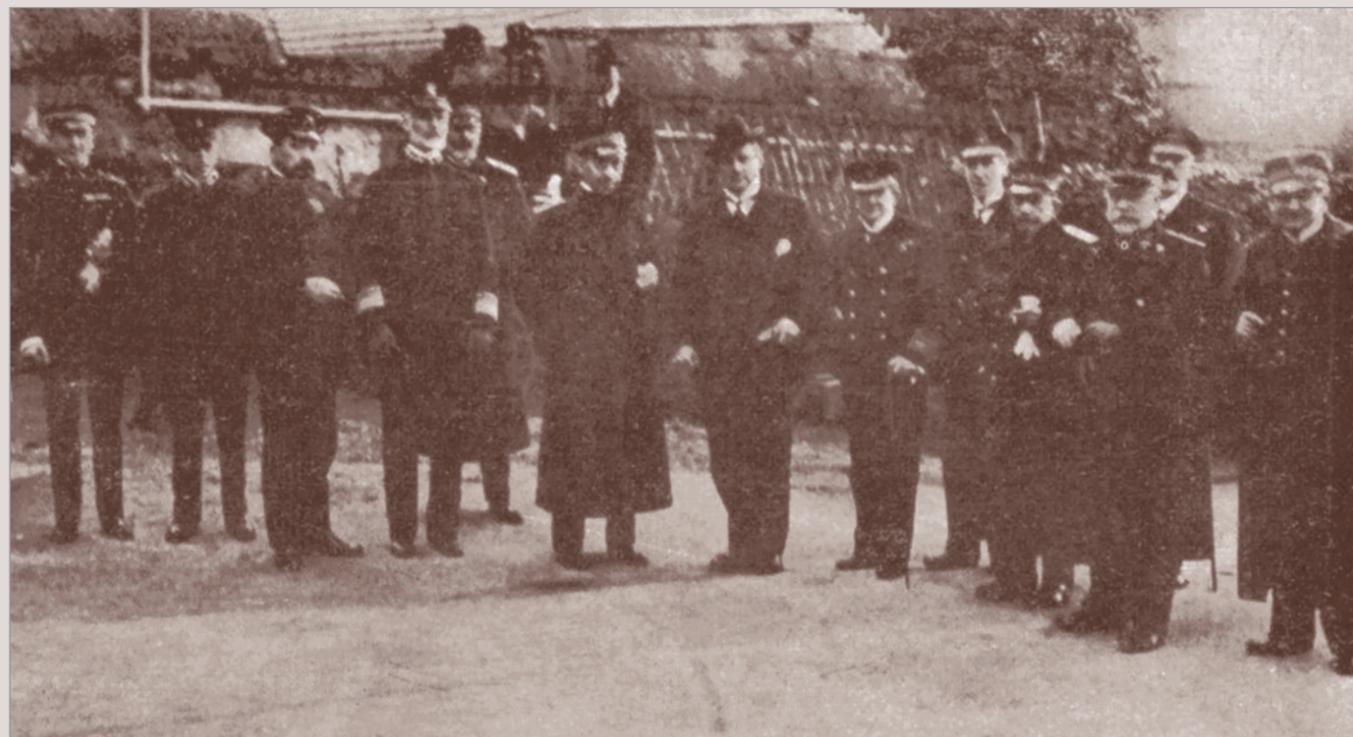
(1) Louis Ernest Fatou, *Promemoria presentato alla riunione interalleata*, rip. in *La preparazione dei mezzi - fascicolo V - Sbarramento del Canale d'Otranto*, riservatissimo, Roma, Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina - Ufficio Storico, 1918, pag. 7. L'ammiraglio Fatou, da capitano di vascello, nel 1912 fondò l'Aéronavale francese.

(2) Fatou, cit, ivi

I primi passi dello sbarramento fisso

Verso la fine dell'anno il Comando in Capo del Dipartimento Marittimo di Taranto ideò un'ostruzione ancorabile in alti fondali e utile ad impedire il passaggio ai sommergibili. In origine doveva proteggere l'accesso a Taranto, ma si pensò di adoperarla pure in Adriatico.

Quello che venne fuori dagli esperimenti svolti tra febbraio e maggio del 1917 era un sistema di reti leggere, la cui ralinga superiore era mantenuta fra gli otto e i dieci metri di profondità da boe di metallo. Contrappesi alle estremità delle ralinghe superiori e pacchi di nove bocce di vetro ciascuno agli angoli di ogni riquadro neutralizzavano il peso della rete e consentivano alle boe di non perdere nulla della loro spinta di galleggiamento.



Ogni tratto di rete era lungo 274 metri e mezzo, e profondo 50. Di fatto era un enorme rettangolo diviso in quadrati di 3,86 metri di lato: 71 in lunghezza e 13 in altezza, cioè in profondità. Ognuno di questi tratti era armato da sei torpedini, fissate alle ralinghe, per cui a 8 o 10 metri sotto il pelo dell'acqua. I contrappesi metallici si trovavano alle giunzioni fra un tratto e l'altro e la loro carrucola era ancorata a un basamento posato sul fondale. Nell'insieme lo sbarramento scendeva a 60 metri di profondità e in pratica poteva essere lungo quanto si voleva.

I primi esperimenti, fatti nel febbraio del 1917 su fondali da 200 a 400 metri a largo di Ginosa, furono considerati soddisfacenti, perché, quando a maggio la rete fu salpata, si constatò che non aveva affatto risentito delle forti mareggiate di febbraio e marzo. Caso mai fu necessario cambiare le originarie boe di sughero con quelle di metallo, più resistenti all'acqua, e dotare la rete di armi. Qui intervennero i Francesi. Riconobbero la rete italiana migliore di quella francese e ottima come puro sbarramento, ma tutti furono d'accordo nell'incrementarne l'efficacia con le reti armate francesi, cosicché nell'aprile del 1917 si cominciò a preparare quello che poi fu lo sbarramento definitivo. Dovevano essere 66 chilometri di reti, ancorati fino a un massimo di

1.021 metri di profondità, dal largo di Otranto alla costa di Fanò. Posati a 10 metri sotto il pelo dell'acqua, scendevano per altri 50 metri di profondità ed erano armati da circa 720 torpedini francesi tipo "de Quillac" con carica da 35 chilogrammi di melinite fusa.

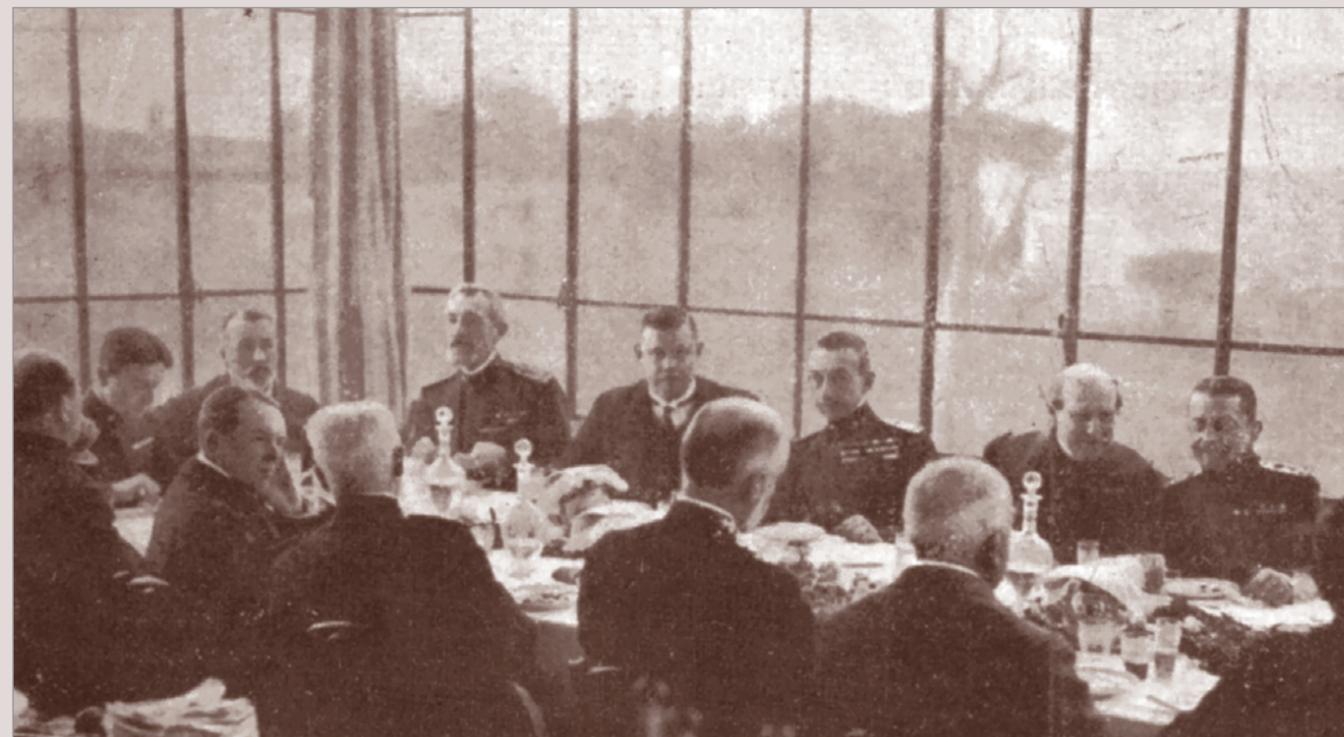
L'inefficacia dello sbarramento mobile

La mancanza di mezzi ritardò a lungo la costruzione dello sbarramento fisso e dunque non si ebbero risultati concreti, anche perché si preferì dirottare a protezione del traffico parecchie unità di superficie e di fatto si lasciò via libera al nemico. Gli affondamenti aumentarono e, quando si riunì la successiva conferenza interalleata a Corfù, nell'aprile del 1917, il commodoro Algernon Heneage della marina inglese, comandante lo sbarramento d'Otranto, presentò una memoria in cui dimostrò che proprio lo sbarramento era la miglior soluzione.

Gli si diede retta, ma, ancora una volta, fra maggio e luglio del 1917, le cose non andarono come dovevano, perché gli Inglesi, davanti a un progetto non britannico, chiesero di ripetere gli esperimenti e in definitiva rifiutarono di fornire la loro parte di materiale.

Il 15 maggio 1917 la Marina austro-ungarica fece una pesante incursione con esploratori e caccia e affondò 14 drifters. Scottato e nonostante nella notte fossero stati presenti in quelle acque un esploratore leggero e quattro caccia, l'Ammiraglio britannico ordinò la sospensione del servizio di pattugliamento notturno dei drifters, che di fatto riprese solo quando ricominciarono le crociere sistematiche dei caccia italiani di Brindisi, sostenuti da una squadriglia di sei caccia-torpediniere australiani.

Fu aumentato da 25 a 40 metri il pescaggio delle reti dei drifters, ma si constatò che i sommergibili riuscivano ugualmente a evitarle. Allora l'Ammiraglio inglese dotò di idrofonii i suoi MAS e poi i drifters, ma quando si arrivò alla conferenza di Londra del settembre 1917, si era ancora lontani dalla soluzione del problema. Due mesi dopo, a Roma, nel pieno della ritirata italiana da Caporetto, si discusse ancora, ma non si decise nulla, aggiornandosi al febbraio seguente. Finalmente, a febbraio del 1918, di nuovo a Roma, si arrivò a una decisione. Gli Alleati avrebbero costruito uno sbarramento fisso fra Otranto e Fanò. Vi sarebbe stato anche uno sbarramento mobile, agli ordini del commodoro comandante le forze britanniche dell'Adriatico, ed avrebbe impegnato 52 caccia (34 inglesi, 12 francesi e



6 australiani), 36 Mas inglesi, otto sloops, 48 trawlers – cioè pescherecci a strascico a motore – e 76 drifters pure inglesi, ai quali in seguito si sarebbe aggiunta una flottiglia di cacciasommergibili americani. Da Brindisi 20 sommergibili alleati sarebbero andati in agguato per intercettare i nemici in entrata o uscita dalle rispettive basi. Gli idrovolanti italiani di Varano, Valona, Otranto e Brindisi, quelli inglesi di Otranto e quelli francesi di Corfù avrebbero provveduto al pattugliamento aereo. Infine i bombardieri italiani di Brindisi e Grottaglie e quelli inglesi di Otranto e Taranto sarebbero andati a colpire la base nemica di Cattaro.

Il sistema cominciò a funzionare a maggio del 1918 e, grazie pure all'azione di Premuda, che il 10 giugno impedì che venisse forzato lo sbarramento, durò fino alla fine della guerra.

Il successo e la fine dello sbarramento fisso

Ritardi dovuti all'atteggiamento inglese e alle difficoltà di reperimento del materiale necessario differirono la messa in posa delle ostruzioni retali fino al febbraio del 1918. Si cominciò il 5 di quel mese, stendendo i primi 14 chilometri per sbarare il passaggio tra Corfù, Samotraccia e

Fanò e si finì l'11. La stesura dell'ostruzione maggiore invece fu iniziata il 22 aprile 1918 e terminata il 30 settembre con soli 141 giorni di lavoro effettivo su 161, a causa di una lunga sospensione, dal 22 agosto all'11 settembre, dovuta alla mancanza di materiali. Alla fine risultarono impiegate 429 boe, 180 chilometri di cavo d'acciaio, 200 reti e 1.200 torpedini, per un costo di 3.238.345 lire del tempo, sostenuto in parti uguali da Italia, Francia e Gran Bretagna.

La posa venne effettuata in un primo tempo da pontoni, poi, visto che era meglio avere dei mezzi semoventi, si impiegarono le vedette italiane *Rondine* e *Pelago* e le francesi *Damier* e *Caille*, mettendo a disposizione del Comando pure lo yacht *Aurora* e un paio di rimorchiatori, mentre gli Inglesi concedevano due Elco a protezione dei lavori.

L'insieme di sbarramento fisso e mobile dall'aprile del 1918 alla fine delle ostilità consentì 227 avvistamenti o scoperte di sommergibili, a cui seguirono nel complesso 86 attacchi, 69 dei quali ebbero esito incerto. Gli Alleati poterono dichiarare certi gli affondamenti di due soli sommergibili nemici, probabili quelli di altri sei e ritennero d'averne danneggiati dieci.

L'efficacia dello sbarramento fisso fu provata ai primi d'agosto del 1918, quando il sommergibile U53 vi s'impigliò e rimase

distrutto. Era la dimostrazione della bontà del progetto. Meglio tardi che mai, però chissà quanti danni si sarebbero evitati se fosse stato costruito prima. Ad ogni modo la guerra sul fronte e nelle acque italiane finì di lì a poco, il 4 novembre. Il 7 lo sbarramento mobile fu ritirato e i Tedeschi si arresero l'11, per cui rimase il problema di cosa fare delle ostruzioni.

Fu nominata un'apposita commissione anglo-franco-italiana, che si riunì a Brindisi e decise che la Francia avrebbe provveduto alla distruzione del tratto Fanò-Samotraccia-Corfù, ma quasi tutto il resto sarebbe rimasto dove stava. Era un problema di soldi. Il materiale recuperabile tra Otranto e Fanò avrebbe dato un controvalore di non più di 131.000 lire, mentre il combustibile necessario alle quattro unità da impiegare per i quattro mesi di lavoro previsti sarebbe costato 480.000 lire, perciò "è conveniente rinunciare a qualsiasi recupero", tanto più che il naviglio di superficie se pescava meno di dieci metri poteva passarci sopra. Si decise pertanto che Italiani e Francesi avrebbero distrutto tre miglia di ostruzioni in prossimità delle opposte sponde e per i tratti rimanenti ci si sarebbe accordati in seguito. Così finì la storia d'una delle più importanti opere d'ingegneria marittima della Grande Guerra.