Società di Storia Patria per la Puglia
Sezione di Brindisi

Biblioteca del Rotary Club Brindisi

Testi e documenti
V

LA PUGLIA, IL SALENTO, BRINDISI E LA GRANDE GUERRA

Atti dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica

Brindisi 2014-2018

A cura di
Giacomo Carito e Domenico Urgesi

History Digital
LIBRARY

Biblioteca del Rotary Club di Brindisi
Testi e documenti
V

LA PUGLIA, IL SALENTO, BRINDISI E LA GRANDE GUERRA

STÉPHAN JULES BUCHET
GIOSUÈ ALLEGRINI
CLAUDIO RIZZA
GIULIANA IURLANO
GIACOMO CARITO
DOMENICO URGESI
ANTONIO MARIO CAPUTO
GIUSEPPE MADDALENA CAPIFERRO
SALVATORE COPPOLA
GIUSEPPE GENGHI
GIOVANNI MEMBOLA

Società di Storia della Patria per la Puglia
Sezione di Brindisi
Collana Convegli
VII

Comitato promotore e organizzativo
Rotary International Club, Brindisi
Brigata Amatori Storia e Arte. Sezione di Brindisi della *Società di Storia Patria per la Puglia*
Società Storica di Terra d'Otranto, Lecce

La Presidenza del Consiglio dei Ministri ha concesso l'uso del logo ufficiale del Centenario della Prima Guerra Mondiale e le manifestazioni sono state comprese nel calendario ufficiale.

Il convegno si è avvalso del patrocinio della Prefettura di Brindisi e della Marina Militare Italiana (*Brigata Marina San Marco*)

Hanno aderito il MIBACT - Archivio di Stato di Brindisi e l'AssoArma diBrindisi

Comitato di Redazione
Giacomo Carito, Domenico Urgesi

Copyright © 2020
Tutti i diritti riservati
Rotary International Club, Brindisi
Società di Storia Patria per la Puglia
Sezione di Brindisi
Società Storica di Terra d'Otranto*,* Lecce

Finito di stampare nel mese di giugno 2020 da
History Digital Library
Lungomare Regina Margherita, 44 - Brindisi

Biblioteca del Rotary Club di Brindisi
Testi e documenti
V

LA PUGLIA, IL SALENTO, BRINDISI E LA GRANDE GUERRA

Atti dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica

Brindisi 2014-2018

A cura di
Giacomo Carito e Domenico Urgesi

EDIZIONI
History Digital
LIBRARY

INDICE

13 STÉPHAN JULES BUCHET
L'evoluzione della strategia della Regia Marina prima dell'intervento e l'importanza di Brindisi

27 STÉPHAN JULES BUCHET
Guerra 1915/18. La realizzazione degli sbarramenti del canale d'Otranto

43 GIOSUÈ ALLEGRINI
Storia di due cannoni inaffondabili

53 GIOSUÈ ALLEGRINI
Il ruolo della regia marina nel salvataggio dell'esercito serbo

63 CLAUDIO RIZZA
Il Marine Evidenzbureau e l'affondamento della corazzata Leonardo da Vinci

99 CLAUDIO RIZZA
L'azione navale del 15 maggio 1917 nel Canale d'Otranto

117 CLAUDIO RIZZA
La Regia Marina e la Grande Guerra. Le ragioni della Vittoria

127 GIULIANA IURLANO
La Puglia nella Grande Guerra

141 GIACOMO CARITO
Brindisi nel primo quindicennio del ventesimo secolo

231 DOMENICO URGESI
Brindisi nella prima guerra mondiale: L'esplosione della Benedetto Brin e il salvataggio dell'esercito serbo

263 ANTONIO MARIO CAPUTO
La grande guerra, [la chiesa] papa Benedetto XV e la "inutile strage"

271 ANTONIO MARIO CAPUTO
Il ruolo della donna nella grande guerra

279 GIUSEPPE MADDALENA CAPIFERRO
Per aspera ad astra (1916-1918)
Umberto Maddalena, Brindisi, la difesa del Canale d'Otranto

287 SALVATORE COPPOLA
Vogliamo pane, basta guerra. L'abbattimento del confino domestico in Terra d'Otranto negli anni della Grande Guerra

339 GIUSEPPE GENGHI
Rapporti di volo dei piloti della Stazione Aeronautica di Brindisi al rientro da una missione di volo durante la I guerra mondiale

351 GIOVANNI MEMBOLA
Il Bollettino della Vittoria Navale della Grande Guerra

Mario Criscuolo

Presidente
Rotary Brindisi 2019/2020

Correva il 2014, quando la Società di Storia Patria per la Puglia, Sezione di Brindisi, propose al *ROTARY BRINDISI* la collaborazione attiva nell'espletamento di un ambizioso progetto storico-culturale, quinquennale (dal 2014 al 2018), per ricordare, nelle sue variegate sfaccettature, l'evento della GRANDE GUERRA, ovvero i cento anni della Prima Guerra Mondiale.

Il Consiglio Direttivo del *ROTARY,* col suo Presidente pro-tempore, accettò di buon grado la virtuosa collaborazione che andava profilandosi.

I contatti tra le due associazioni furono continui, cordiali e proficui tanto che i calendari delle varie manifestazioni, con l'approvazione e il patrocinio della Prefettura di Brindisi che ha coinvolto i Prefetti succedutesi nelle persone del dott. Nicola Prete, del dott. Annunziato Vardè, del dott. Valerio Valenti e del dott. Umberto Guidato, hanno avuto il privilegio di essere puntualmente pubblicati sul sito della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Indubbiamente un bel traguardo per il *ROTARY BRINDISI* e per la Sezione di Brindisi della Società di Storia Patria che, di volta in volta, hanno anche coinvolto la Curia Arcivescovile della Diocesi Brindisi-Ostuni.

L'organizzazione comune delle due Associazioni ha improntato la ricerca delle varie situazioni del periodo bellico, cercando di privilegiare al meglio ogni aspetto della "Grande Guerra", invitando qualificati ed illustri relatori.

Le manifestazioni brindisine sono state al centro dell'interesse nazionale, considerato il favorevole eco che i mezzi d'informazione hanno dato alle valide iniziative.

La "Grande Guerra" è stato un evento che cambiò in modo radicale la vita, le abitudini e la quotidianità dell'intera Europa, dell'Italia e dei brindisini.

Si sa che Brindisi, porto importante del Mediterraneo, costituiva un punto strategico e nevralgico per le operazioni belliche e di difesa del territorio.

La città, ben conscia della sua missione, rispose in pieno e con consapevolezza ai sacrifici che le si chiedevano e, sempre generosa, sacrificò ogni interesse locale, per favorire, a costo di grandi rinunce, gli impulsi nazionali.

Vedetta e sentinella nelle battaglie sul mare, forte di un'attrezzata base navale, a Brindisi l'Ammiraglio Paolo Thaon di Ravel dettava le direttive per la vittoria sul mare e sempre da questo onorato lembo di terra pugliese consacrava l'annuncio della vittoria.

Allora, nei cinque anni di incontri *ROTARY BRINDISI* e Storia Patria per la Puglia hanno interessato un uditorio sempre numeroso e assetato di notizie, riferendo, con massimi studiosi e altrettanto massimi gradi militari, sulla situazione italiana prima, durante e dopo il periodo di guerra, su Brindisi e i movimenti del 1899, sull'esplosione nel porto interno della corazzata "Benedetto Brin", sul ruolo della Chiesa e del Papa Benedetto XV, sul cambiamento degli assetti familiari, sulla fine della guerra.

Un percorso che evidentemente ha posto in risalto ogni fattore collegato ad un avvenimento tragico, lungo e cruento.

ROTARY BRINDISI si sente orgoglioso di aver partecipato a tale intrapresa culturale che non ha trascurato, né tralasciato alcun aspetto degli anni dal 1914 al 1918 e la presente pubblicazione che riporta i passi più significativi e salienti degli incontri in calendario è il prezioso atto finale di una storia che va indirizzata principalmente ai giovani, perché in loro si possa ancor di più accrescere l'amor di Patria, insieme alla fierezza di abitare in una città gloriosa qual Brindisi è!

Domenico Urgesi

Presidente
Società Storica di Terra d'Otranto

Sin dal 1914 individuammo, insieme alla sezione brindisina della Società di Storia Patria per la Puglia, l'asse portante sul quale incentrare il ricordo e la riflessione sul centenario della Grande Guerra: la difesa del basso Adriatico e del canale d'Otranto in particolare. Avviammo, pertanto, i primi contatti per coinvolgere i soggetti operanti sul nostro territorio regionale. L'idea generale era quella di accompagnare la ricorrenza anno per anno, nei quattro anni del Centenario, dal 2015 al 2018; nel particolare, s'individuò il porto di Brindisi come punto focale da mettere in evidenza per il ruolo svolto nei quattro anni di guerra dalla sua base navale, nonché dalla cittadinanza, nell'ambito di un settore strategico che fino allora era stato poco considerato, sia negli studi storici, che nella valutazione socio-politica.

Dagli incontri avuti con le varie associazioni ed enti pubblici che aderirono all'idea (Istituto Ettore Palumbo, Brindisi; Rotary Club Brindisi; Polo biblio museale di Brindisi; Archivio di Stato, Brindisi; Associazione Arma Aeronautica, Brindisi), scaturì un articolato progetto di approfondimento sui principali avvenimenti che coinvolsero l'Italia e in particolare la Puglia, il Salento e Brindisi negli anni 1915-1918, sinteticamente denominato "La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra".

Ci s'impegnò, quindi, a programmare e sviluppare vari interventi che si sarebbero snodati lungo i quattro anni delle ricorrenze centenarie, con le specifiche iniziative di:
-attività didattica e formativa; ricerca; mostre fotografiche e documentarie; convegni di approfondimento; divulgazione.

Si presero i primi accordi con il comandante della base navale di Brindisi, il contrammiraglio Pasquale Guerra, che aderì con entusiasmo all'iniziativa. Allo stesso tempo, molto decisa fu l'adesione del prefetto di Brindisi, S.E. il dott. Nicola Prete, che ci fu di sprone con la sua passione per la storia.

Grazie all'amicizia e alla stima personale di cui ci gratificava il comandante Capitano di Fregata Claudio Rizza, si presero i primi contatti con il direttore dell'Ufficio Storico della Marina Militare, il comandante Capitano di Vascello Giosué Allegrini, e con loro fu avviata una proficua collaborazione che si sviluppò per tutti i quattro anni dell'iniziativa. La serietà e continuità dell'impegno furono tanto apprezzati, che il 10 settembre 2018 fummo invitati a dare il nostro contributo alla commemorazione ufficiale dei caduti in mare, presso il comando della base navale di Brindisi, con le relazioni che furono svolte dal sottoscritto e dal prof. Giacomo Carito, unitamente all'ammiraglio Claudio Confessore.

Già nel 2015, l'articolata completezza del progetto, e l'autorevolezza dei partner, ci consentirono di essere ammessi nel programma per il Centenario della Presidenza del Consiglio dei Ministri e di avere l'autorizzazione all'uso del logo ufficiale del Centenario. Si sperava, anche, in un contributo economico per la realizzazione delle varie attività e per la pubblicazione degli *Atti*; ma, pur essendo stata ammessa al finanziamento, la disponibilità dei fondi non fu tale da coprire la nostra legittima e documentata richiesta. Anche, e principalmente, per questo motivo non fu possibile dare alle stampe tempestivamente i risultati dei numerosi convegni di studio. Tuttavia, le attività furono realizzate ugualmente, con spirito di sacrificio da parte dei soci della sezione brindisina della Società di Storia Patria (in primis Antonio Caputo) e della Società Storica di Terra d'Otranto.

I numerosi convegni videro la partecipazione di valorosi studiosi ed esperti di storia navale che qui non elenco per timore di dimenticarne qualcuno, ma che figurano in questi *Atti*. Furono conseguiti risultati storiografici di altissimo livello, sia nel settore degli studi politico-militari, che sociali ed economici. In particolare, mi preme evidenziare che il massimo risultato è stato quello di aver illuminato, per la prima volta analiticamente, l'importanza del porto e della base navale brindisina dal punto di vista strategico, tardivamente acquisita dalle alte sfere politico-militari negli anni appena precedenti lo scoppio della Grande Guerra ma poi dispiegatasi con tutta evidenza durante il conflitto. Ringrazio caldamente tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione del "titanico" progetto.

Stéphan Jules Buchet

L'evoluzione della strategia della Regia Marina prima dell'intervento e l'importanza di Brindisi[1].

L'assassinio dell'arciduca Francesco Ferdinando d'Austria Este e di sua moglie Sophie a Sarajevo il 28 giugno 1914 provocò quella che inizialmente fu ritenuta una "… baruffa tra Russia, Austria e Germania che, in sé non presentava alcun interesse", come ebbe a dire sir Eduard Grey (1862-1933), capo del dicastero britannico degli affari esteri, all'ambasciatore francese Pierre-Paul Cambon (1843-1924), agli inizi di luglio. Poi la situazione precipitò e si giunse a quella che molti ritenevano sarebbe stata una guerra di breve durata.

L'Italia che, al momento dell'inizio delle ostilità, era legata alla Triplice Alleanza con la Germania e con l'Austria-Ungheria, nel giro di qualche mese firmò degli accordi separati con Francia, Gran Bretagna e Russia. Sappiamo degli interrogativi della politica sul restare neutrali o se intervenire e a fianco di quale coalizione. Sappiamo anche il risultato sancito dalla votazione parlamentare del 20 maggio 1915. Il problema è che poi la guerra la fanno i militari che si devono preparare per poterla condurre. La preparazione non s'improvvisa e deve essere specifica: conoscere le proprie forze, le capacità dell'avversario, valutare il teatro d'operazione, predisporre i rifornimenti in relazione allo sforzo da compiere, preparare i mezzi e gli uomini. Tutto questo non si realizza in pochi giorni, né in pochi mesi. Addirittura, la situazione era talmente incerta che nel giro di poco tempo lo Stato Maggiore della Regia Marina produsse due differenti studi nel caso che l'Italia dovesse affrontare o l'una o l'altra coalizione: e questo va bene se devi fare un esercizio teorico, ma non se devi prepararti e metterlo in pratica. Eppure la regia

[1] Relazione svolta il 13 maggio 2015, nel salone di rappresentanza del Palazzo del Governo di Brindisi, nella II sessione**,** avente a tema *Dalla neutralità all'intervento,* dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

Marina arrivò al conflitto preparata al meglio in rapporto alla situazione.

Vediamo come questo avvenne e lo faremo, per una migliore comprensione, procedendo in ordine cronologico.

Partiamo dal 5 dicembre 1900 quando fu firmata a Berlino la Convenzione Navale della Triplice Alleanza fra i rappresentanti delle tre Marine. Con essa erano identificate le zone d'operazioni primarie di ciascuna nazione, in particolare:

a) la Germania aveva la zona di operazioni comprendente il mar Baltico, il mare del Nord, la Manica e le parti dell'oceano Atlantico che bagnano l'Europa;
b) l'Austria-Ungheria l'area comprendente il mare Adriatico fino al parallelo di Santa Maria di Leuca;
c) l'Italia era responsabile per il bacino occidentale del Mediterraneo dallo stretto di Gibilterra fino alla linea capo Santa Maria di Leuca - Ras el Tin (Golfo di Bomba).
d) la restante parte del Mediterraneo doveva essere considerata come area per operazioni comuni tra Austria-Ungheria e Italia.

Ciascuna forza navale doveva ottenere il predominio del mare nella rispettiva zona di responsabilità, e concorrere alle operazioni nelle aree a cavallo fra una e l'altra. La direzione strategica spettava alla Marina competente per la zona o in base al numero delle forze in campo.

Per motivi che risultano tuttora inspiegabili, alla flotta austro-ungarica era stata data la competenza della copertura delle due sponde dell'Adriatico inclusa la protezione dei movimenti di radunata dell'esercito italiano. In caso di guerra i combattenti italiani destinati alla difesa delle coste adriatiche dovevano passare alle dipendenze della marina imperiale.

Nel 1907 e precisamente il I aprile, fu nominato il nuovo capo di Stato Maggiore della Marina, l'ammiraglio Giovanni Bettolo. Di famiglia emigrata dal Trentino, il Bettolo era stato educato con spirito risorgimentale, era stato decorato di medaglia al Valor Militare alla battaglia di Lissa, e non era certo un fautore dell'amicizia con l'Austria.

Nel 1908 l'Austria intervenne nei Balcani con l'incorporazione della Bosnia e dell'Erzegovina. Fu in questo periodo che la Regia Marina iniziò a interessarsi della difesa in Adriatico da cui era stata "sollevata" dalla convenzione navale di Berlino.

Furono condotti degli studi e dei sopralluoghi: lo stesso Bettolo a bordo della corazzata *Dandolo* controllò la costa adriatica, i cui risultati furono riportati in due documenti all'inizio del 1909.

Il primo era una *Relazione* per il ministro della Marina dell'epoca Carlo Mirabello e il secondo un corposo dossier che sviscerava tutte le problematiche navali connesse a un eventuale ingresso dell'Italia in guerra contro l'Austria.

Da entrambi i documenti emerse che Brindisi avrebbe svolto un ruolo importante in un conflitto del genere. La città pugliese aveva i requisiti per diventare una base di rifornimento, la prima e sola della sponda italiana, dopo Venezia, dove non c'era deficienza di risorse. Fu in quest'occasione che Bettolo individuò nel castello Vittoria, all'epoca adibito a bagno penale, la sede del Comando Marina.

In uno degli allegati al dossier (*Monografia della sponda Adriatica italiana*) e in considerazione del piano di guerra proposto, era evidenziata la necessità di una base navale nell'Adriatico meridionale, dove la flotta potesse contare per le sue operazioni e le sue esigenze logistiche con una certa sicurezza. Questa base non poteva che essere Brindisi. I compiti assegnati erano:

- provvedere al rifornimento in mare della flotta;
- essere polo di arrivo delle linee logistiche (la principale con Taranto);
- fornire un punto d'approdo alle unità dove rifornirsi in sicurezza.

Al momento della pubblicazione dello studio erano in fase di realizzazione e approntamento la base navale, le opere connesse e i depositi.

Al termine dei lavori, Brindisi avrebbe avuto una buona capacità logistica e di rifornimento; in particolare:

- due depositi di carbone. Uno principale da 70.000 t nell'area di S. Apollinare (lungo la sponda NE del seno di Levante), dotato di ponti per l'ormeggio di navi fino a 9 m di pescaggio. Il

secondo nel fondo Posillipo, lungo il lato di ponente del canale Pigonati;

- un deposito di 15.000 t per i combustibili liquidi (naftetine) in fondo al seno di Levante, con un pontile per esploratori e siluranti;
- un deposito per sommergibili, con quattro pontili capaci di ospitare 6 unità;
- un deposito di siluri per 100 armi;
- un'officina per l'esecuzione di piccole riparazioni alle siluranti e ai sommergibili;

nel Castello stesso:

- un deposito viveri capace di 200.000 razioni;
- l'impianto di un grande forno per la panificazione;
- un distillatore d'acqua capace di produrne 100 t al giorno e un deposito da 4.500 t.

In località Montenegro, nell'interno, a circa 1,5 km dall'estremità dell'insenatura dì Ponente, un deposito munizioni.

Notevoli anche le opere di difesa fisse con fronte a mare, che si basavano su otto batterie, due in costruzione, di cui cinque armate dal personale della Marina, in particolare una sull'isola di Sant'Andrea (batteria Carlo Pisacane), una a Fiume Grande (batteria Ammiraglio Caracciolo), due nell'area di Fiume Piccolo (batteria Gen. Mezzocapo e batteria Fratelli Bandiera) e una a Capo Bianco.

Era prevista anche la realizzazione della diga foranea fra l'isola di Sant'Andrea e le Pedagne, ma fu interrotta nella fase iniziale di costruzione quando l'Italia entrò in guerra.

Con regio decreto del 28 aprile 1910 fu emanato l'ordinamento e il regolamento delle Difese Marittime. Nell'art. 1 erano indicate le piazzeforti che dovevano avere dei Comandi marittimi permanenti; fra queste Brindisi.

Con un altro decreto, del 22 giugno 1911, il porto di Brindisi fu iscritto nella prima categoria per quanto atteneva la difesa militare dello Stato. Nel disegno sono evidenziate in rosso le spiagge e le banchine e tratteggiate gli specchi di mare.

Fra il 29 settembre 1911 e il 18 ottobre 1912 la Regia Marina fu impiegata intensamente nel conflitto fra l'Italia e l'impero Ottomano,

al termine del quale fu necessario un periodo di rassetto dei mezzi e del materiale e di riorganizzazione del personale, il tutto mantenendo comunque in efficienza un buon numero di navi per la normale routine, accresciuta con l'acquisizione dei territori nordafricani e delle isole dell'Egeo. Avendo avuto l'onore e il piacere di scrivere un libro su questa guerra per conto dell'Ufficio Storico della Marina, mi sono reso conto quanto il continuo andirivieni fra l'Italia e i territori acquisiti, per il rifornimento delle forze armate del Regno, nonché il pattugliamento per la vigilanza in mare, siano costati in termini di logoramento dei mezzi e degli uomini, dopo un intensissimo anno di attività.

Il 5 dicembre 1912 fu rinnovata la Triplice Alleanza. Se da un punto di vista politico il rinnovo fu quasi un automatismo, non lo fu da quello militare, perlomeno per la Marina.

Infatti, il 28 gennaio 1913 il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Carlo Rocca Rey inviò al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, generale Alberto Pollio, uno studio, questa volta relativo a un eventuale conflitto a fianco della Triplice, con un'analisi della situazione strategica allo scopo di promuovere una nuova convenzione navale in sostituzione della vecchia, definita "ormai non più rispondente agli scopi ed allo spirito della Triplice". Lo studio avanzava varianti concrete non ultima la necessità che le forze alleate contigue e sufficientemente vicine concorressero a opporsi alle flotte nemiche invece di essere vincolate ad azioni in zone determinate con compiti nettamente separati."

La preoccupazione italiana crebbe all'inizio dell'anno quando aumentò la presenza in Mediterraneo delle forze navali franco-britanniche. Questa era una minaccia ai traffici marittimi dai quali l'Italia dipendeva quasi totalmente. Dal punto di vista geo-politico, questa situazione avrebbe concorso a rendere impossibile il restare neutrali. Infatti, gli effetti del progressivo blocco navale franco-britannico comporteranno, ad aprile del 1915, la chiusura di molte fabbriche per mancanza di carbone e materie prime, provocando anche gravissimi problemi di ordine pubblico.

Al sopracitato documento fecero seguito due Memorandum, amplificativi, il 28 marzo e l'8 aprile.

Nel frattempo, il I aprile dello stesso anno, fu nominato Capo di Stato Maggiore della Marina, il Vice Ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel.

Una delle prime azioni di Revel fu quella di prodigarsi affinché non si procedesse alla costruzione già programmata di costosissime unità, facilmente affondabili da mina o da siluro. Il costo avrebbe assorbito l'annuale assegnazione destinata al rinnovo del naviglio, non consentendo così la costruzione di nuove siluranti e sommergibili. Revel, infatti, intuì in anticipo le potenzialità e la pericolosità del mezzo subacqueo.

A Vienna, il 23 giugno e dopo lunghe e faticose consultazioni, fu firmata una nuova Convenzione Navale che entrava in vigore il 1 novembre dello stesso anno.

I punti cardine della *Convenzione*:

- l'ammiraglio austriaco Anton Haus avrebbe assunto il comando in capo delle flotte alleate per il 1914;
- l'impiego nel bacino occidentale del Mediterraneo delle migliori unità italiane e austriache, più la divisione germanica quivi destinata;
- l'impiego a difesa del Canale d'Otranto e dell'Adriatico delle unità italiane e austriache più obsolete, di navi scuola e vecchi incrociatori germanici;
- la condotta di azioni comuni contro la flotta francese, i trasporti dall'Algeria e i porti i nemici;
- la dislocazione a Messina delle unità della Regia Marina, ad Augusta di quelle austriache e a Gaeta di quelle tedesche.

A seguito della firma, la Germania dislocò permanentemente in Mediterraneo una divisione d'incrociatori e fu redatto un codice comune e segreto per l'uso dei segnali fra unità navali delle tre Marine.

Il mese successivo, in luglio, Revel presentò una memoria proponendo di aumentare il numero dei cacciatorpediniere e dei sommergibili allo scopo di diminuire la differenza di potenzialità nei confronti delle forze francesi e britanniche in Mediterraneo. In effetti, la richiesta, allo stesso tempo, avrebbe attenuato il vantaggio

della flotta austro-ungarica privilegiata dalle condizioni geografiche della propria sponda, come vedremo fra poco.

Con la dichiarazione di guerra dell'Austria alla Serbia, il 28 luglio 1914 iniziò il I conflitto mondiale.

Secondo ordini impartiti precedentemente, le unità navali, al momento della dichiarazione di guerra, furono concentrate a Taranto allo scopo di non mettere in apprensione le potenze in conflitto: non in Adriatico e non in Mediterraneo secondo gli accordi della Triplice Alleanza. Successivamente le unità navali furono autorizzate a navigare nello Jonio fra i meridiani di Santa Maria di Leuca e di capo Passero e nello stretto di Messina per compiere attività addestrative.

Nell'incertezza del momento, il 29 luglio il Capo di Stato Maggiore della Marina ordinò a tutti i comandanti delle piazze marittime di intraprendere, senza dare nell'occhio, tutte le azioni necessarie a raggiungere le condizioni di prontezza nel caso di mobilitazione generale.

Il 2 agosto l'Italia, dichiarò la propria neutralità in base all'art. 4 del trattato della Triplice Alleanza. In pari data fu firmato il decreto regio n. 802 per la chiamata alla leva di mare delle classi 1889 e 1890, e proclamata la mobilitazione per sottocapi e sottufficiali di un certo numero di categorie (macchinisti, fanalisti, timonieri ed elettricisti).

A settembre Revel pubblicò un *Promemoria* che ben focalizzava la situazione sfavorevole italiana per la protezione delle proprie coste in confronto alla situazione austriaca in Adriatico.

In effetti, opposta all'indifendibile costa italiana (a parte Venezia e Brindisi), l'orografia di quella di levante forniva alla Marina Imperiale dei vantaggi notevoli:

- a Nord la principale base navale di Pola era "militarmente fortissima" e ben vigilava nell'alto Adriatico dominando i golfi di Trieste e del Quarnaro;
- a Sud c'era la base di Cattaro, ottima per la situazione orografica e nautica e militarmente abbastanza forte;
- fra queste due basi la costa era ben protetta da molte lunghe isole disposte parallelamente all'Istria e alla Dalmazia. Fra le isole e la terraferma c'era la possibilità di spostare mezzi navali

al riparo da offese e di rimanere in attesa in piena efficienza per portare attacchi di sorpresa.

Il problema principale era la distanza fra le due basi italiane di ben 380 miglia, una distanza grandissima per delle navi che dovevano intervenire.

Nella disanima l'ammiraglio Revel riteneva che gli austriaci avrebbero adottato una delle seguenti linee d'azione:

- attaccare per ricercare la battaglia navale;
- attaccare con tutte le sue forze Venezia per ottenere un risultato morale più che materiale, e attirare le flotta italiana a Nord, in acque a loro più congeniali;
- preservare le unità maggiori restando al sicuro nelle proprie basi e muoversi lungo i canali interni della Dalmazia, attaccando improvvisamente con mezzi veloci e subacquei gli obiettivi sulle coste italiane e le linee di comunicazione marittime.

Revel riteneva più probabile quest'ultima linea di condotta: con questa l'Austria poteva infliggere dei danni economici all'Italia, preservando le unità maggiori e costringendo le navi italiane a continui spostamenti dalle due basi maggiori nel tentativo, vano, d'intercettare le unità austro-ungariche.

Ne conseguiva che lo sforzo principale delle forze navali italiane per raggiungere il dominio del mare, necessario anche per un'eventuale appoggio alle forze terrestri, doveva svilupparsi su tre direzioni contemporanee:

- effettuare il blocco strategico dell'Adriatico, anche con la chiusura (mobile) del canale d'Otranto;
- eseguire rapide azioni offensive costiere per distruggere le capacità logistiche, anche con operazioni diversive, allo scopo di costringere la flotta avversaria a uscire dai suoi ancoraggi;
- mantenere l'efficienza e la prontezza per affrontare la flotta nemica.

Per quanto attiene Brindisi, Revel, nel citato documento, confidava che la situazione sarebbe migliorata con la costruzione di una rada esterna, da poco appaltata, e con il rinforzo del fronte marittimo con una batteria dotata di cannoni da 381 (gli stessi delle corazzate) che avrebbero tenuto a distanza gli attaccanti. Inoltre, allo scoppio delle

ostilità, la flotta doveva già trovarsi a difesa della base, oltre alle previste squadriglie di torpediniere e sommergibili e si dovevano mettere in atto sia la messa a mare di campi minati a sud delle isole Pedagne che il potenziamento della stazione idrovolanti.

Il 30 ottobre la Regia Marina occupò l'isolotto di Saseno, davanti a Valona, e successivamente il 24 dicembre dello stesso anno, Valona stessa. Queste posizioni sul litorale Adriatico di levante erano strategiche per un controllo dell'ingresso/uscita dall'Adriatico.

A novembre il comandante in capo del dipartimento di Taranto, emanò le norme di massima per il servizio di vigilanza foranea e per la difesa mobile di Brindisi costituita da due squadriglie di torpediniere e una di sommergibili. In particolare era previsto che:

- Durante il giorno la squadriglia di servizio delle torpediniere (6 unità) doveva restare ormeggiata nell'avamporto, pronta a muovere in pochi minuti. Di notte 4 delle 6 unità dovevano andare a pattugliare ciascuno un segmento di mare prestabilito, mentre le restanti restavano pronte a muovere. Il giorno successivo la squadriglia rientrava in porto dopo essere stata sostituita dall'altra (altre 6 unità);
- Durante il giorno la squadriglia di 4 sommergibili era pronta a muovere. In caso di allertamento si dovevano riposizionare su determinati punti vicino al porto (nel grafico nei punti A, B, C, D). Nel caso di segnalazione dovevano uscire in mare e fare determinati percorsi e, se non avvistato il nemico, posizionarsi fino al tramonto nei punti 1, 2, 3, 4 riportati nello schema (grafico). In caso di avvistamento doveva procedere all'attacco. Al tramonto dovevano rientrare in porto.

Revel indirizzò gli sforzi anche nell'organizzare il servizio aeronautico della Marina i cui mezzi potevano essere utili, come già avvenuto durante il conflitto del 1911-12, per la raccolta di notizie sulla dislocazione e sui movimenti del nemico, per operazioni offensive diurne e notturne e per azioni di contrasto.

L'amm. Revel, il 5 gennaio 1915 produsse un secondo studio sulle operazioni in Adriatico che teneva anche conto di due fattori: i risultati ottenuti nella prima parte della guerra dai sommergibili

tedeschi nei mari del Nord e la nuova possibilità di accesso delle unità maggiori a Brindisi.

Revel riteneva che si doveva evitare l'esposizione delle navi maggiori dell'Armata all'attacco di siluri; per ottenere ciò si doveva:

- ridurre la capacità offensiva del naviglio silurante e subacqueo nemico utilizzando le siluranti, le mine e anche i mezzi dall'alto (aerei e dirigibili);
- neutralizzare le basi del naviglio minore austriaco.

Quindi attaccare il nemico con il naviglio sottile e silurante, del quale l'Italia disponeva un maggior numero, preservando e mantenendo pronte le unità maggiori per uno scontro con le pari unità austro-ungariche.

Nell'imminenza di un accordo con Francia e Gran Bretagna, Revel scrisse un promemoria il 31 marzo al ministro della Marina e al presidente del Consiglio, con il quale quantificava l'intervento minimo anglo-francese in Adriatico.

Al documento del 5 gennaio ne seguirono altri due, il 5 aprile, contenenti considerazioni militari, politiche e tattiche, fra le quali la necessità d'instaurare una base nei Balcani a nord di Cattaro. Inoltre, prevedendo una guerra di lunga durata, Revel chiedeva, in pratica, che la politica non interferisse e soprattutto non si facesse influenzare dalla piazza perché, cito: "Nella condotta della guerra, dovrà prevalere il canone di arrecare all'avversario il massimo danno possibile, con lo scopo ultimo della sua distruzione, escludendo sempre quanto, pur lusingando le popolazioni o la piazza, non risponde a queste finalità. Il paese dovrebbe ignorare dove sono e che cosa fanno le forze navali; al governo competerà mantenere alto lo spirito, sereno l'animo nazionale. Ciò non sottintende inazione, ma che si devono eseguire solamente azioni bellicamente utili".

Revel spiegò anche le condizioni e le modalità generali della partecipazione dell'armata alla cooperazione navale all'avanzata litoranea dell'esercito, che si possono riassumere nei seguenti termini: intervento con azioni rapide e violente sul tratto costiero tra Monfalcone e Trieste, solo se ritenuto efficace e valutando se i rischi da correre potevano essere compensati dai risultati da ottenere.

A seguito dei due studi su accennati, il ministro della Marina, vice ammiraglio Leone Viale, il 15 aprile emanò il *Piano Generale delle operazioni in Adriatico* che ricalcava in quasi tutte le sue linee quanto pensato da Revel.

Com'è stato scritto da uno storico navale italiano "era la strategia della vigilanza per tenere sotto controllo il nemico, prevenire e rintuzzare, per quanto possibile, le offese austriache; una guerra insidiosa, audace e continua, in maniera da tenere sempre sotto pressione e in allarme l'avversario, affidata soprattutto al naviglio sottile e subacqueo e agli aerei, di cui il capo di stato maggiore fu uno dei primi convinti assertori, riservando le grandi navi da battaglia per affrontare eventuali sortite in forza del nemico, senza esporle inutilmente a rischi non compensati da risultati equivalenti, come era solito esprimersi Revel".

Il piano lasciava al comandante in capo dell'armata "l'ampia e completa libertà di azione estesa anche alla scelta del momento e del tempo ritenuti più opportuni e rispondenti al raggiungimento dei vari obbiettivi."

Il 26 aprile fu concluso il trattato segreto con la Triplice Intesa, il cosiddetto Patto di Londra, il cui art. 3 prevedeva che le forze navali della Francia e della Gran Bretagna avrebbero dato il loro concorso attivo e permanente all'Italia fino alla distruzione della flotta Austro-Ungherese o fino alla conclusione della pace. Fu deciso di fare una convenzione navale che ebbe vita difficile sia per la diffidenza degli anglo-francesi sia per l'approccio differente dei partecipanti; per questi ultimi l'Adriatico era un teatro di operazioni secondario mentre per gli italiani era di vitale importanza.

Nell'imminenza della denunzia del trattato di alleanza della Triplice, il 2 maggio l'ammiraglio Revel informò il comandante in capo dell'armata di probabili ritorsioni austriache e gli ordinò di dislocare le previste forze navali a Brindisi.

Con una circolare congiunta, l'8 maggio i Ministri della Guerra e della Marina, dettarono istruzioni ai comandanti delle città aperte nel caso che navi da guerra o sommergibili nemici si presentassero davanti ai porti.

Il 10 maggio, a Parigi, fu siglata la *Convenzione navale* fra Italia, Gran Bretagna e Francia che nelle linee fondamentali prevedeva:

- la costituzione di una prima flotta alleata composta da unità delle tre nazioni, posta sotto il comando del comandante in capo dell'armata navale italiana;
- la costituzione di una seconda flotta alleata, composta da unità delle tre nazioni non ancora a disposizione del comandante italiano, pronta a intervenire su richiesta dello stesso in caso di necessità o se la prima flotta doveva portarsi nell'alto Adriatico;
- la messa a disposizione degli Alleati di tutte le basi delle coste italiane;
- la realizzazione di un codice di segnali segreti per le comunicazioni fra le Flotte Alleate.

Con questo accordo l'area di primaria importanza e strategica navale sarebbe stata quella adriatica.

Il 15 maggio fu ordinato al vice ammiraglio Enrico Presbitero, comandante in capo della II Squadra navale, a Brindisi, affinché entro il 19 dello stesso mese, "meglio se in anticipo" l'armata assumesse le condizioni e le dislocazioni iniziali di guerra.

Tre giorni dopo, il 18 maggio, l'amm. Presbitero ricevette le istruzioni e lo schema di operazioni iniziali che prevedevano il pattugliamento sulla congiungente Vieste – Ragusa e la posa di mine in determinate zone fra le isole dell'arcipelago di Sebenico.

Il 22 maggio il Capo di Stato Maggiore della Marina comunicava al comandante in capo dell'armata e ai comandanti marittimi l'inizio nella notte della mobilitazione generale e l'apertura delle ostilità il mattino del 24 maggio.

Il 24 maggio 1915, l'Italia entrò in guerra.

CONCLUSIONE

La conflittualità popolare e politica pose l'Italia nella condizione di arrivare allo scoppio delle ostilità in condizioni non certo della massima efficienza e al culmine della organizzazione militare.

La Marina avrebbe potuto essere fortemente danneggiata da questa incertezza, in quanto in un lasso di tempo quanto mai breve avrebbe dovuto rivedere i propri piani.

Più o meno un similare scenario d'incertezza si era già presentato quattro anni prima, quando nel breve volgere di pochi giorni la Marina dovette organizzarsi, pianificare, e iniziare la guerra contro l'impero Ottomano e le spedizioni in Libia prima e nel Dodecaneso poi.

Eppure la lungimiranza di qualcuno permise alla Marina d'iniziare a sviluppare una strategia navale per un conflitto contro l'Austria, ben sei anni prima che avvenisse, e prima che qualcuno vi pensasse; iniziando a intraprendere alcune azioni che si riveleranno efficaci, come la costituzione di Brindisi a base navale.

E anche questa volta, come nel 1911, seppe capire con un po' d'anticipo, le potenzialità dei nuovi mezzi (nel 1911 furono la radio e i mezzi aerei), nel 1915 i sommergibili e le mine.

Il resto furono l'abnegazione, la preparazione e le capacità dei suoi uomini, che le permisero di ben figurare, perché se è vero, come diceva il mio insegnante di storia navale, che le guerre sono una questione di soldi, è anche vero che le guerre, poi, le combattono gli uomini.

Stéphan Jules Buchet

Guerra 1915/18.
La realizzazione degli sbarramenti del canale d'Otranto[1]

La necessità di precludere il libero passaggio commerciale a favore dell'Austria in Adriatico fu paventata la prima volta quando l'Impero austro-ungarico decise di annettersi la Bosnia e l'Erzegovina nel 1908, e la Regia Marina iniziò a interessarsi della difesa in Adriatico da cui era stata "sollevata" dalla convenzione navale di Berlino del 1900.

Infatti, questo accordo della Triplice Alleanza (Austria - Ungheria, Germania, Italia) identificava le zone d'operazioni primarie di ciascuna nazione, e per quanto riguardava l'Adriatico, l'Austria - Ungheria era responsabile di tale zona.

Il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Giovanni Bettolo, fece condurre dal suo Stato maggiore uno studio più approfondito sulle problematiche inerenti un eventuale conflitto armato contro l'Austria; lui stesso fece un sopralluogo, a bordo della corazzata *Dandolo*, lungo la costa Adriatica, per rendersi conto della situazione geografica e militare del territorio. Lo studio fu riassunto in due documenti importanti agli inizi del 1909, inviati all'allora Ministro della Marina Carlo Mirabello, nei quali, fra l'altro, veniva auspicata l'opportunità della chiusura del Canale (uno di questi, tra l'altro riguardava la "*Sistemazione di Brindisi a base di rifornimento della flotta"*).

Da queste relazioni risultava che nel primo decennio del secolo, il volume di merci importate ed esportate con navi battenti bandiera austriaca in Adriatico era 12 volte maggiore di quello effettuato da navi con bandiera italiana. Di queste merci più della metà riguardava l'importazione di materiali utili alla produzione bellica.

---

[1] Relazione svolta l'11 maggio 2017, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale di Brindisi, nella VI sessione, avente a tema *La battaglia navale del Canale d'Otranto (14-15 maggio 1917)*, dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

Questo aspetto della guerra marittima in Adriatico aveva però dei costi rilevanti per la sua realizzazione e, inizialmente, il progetto fu accantonato.

Successivamente, a più riprese, il nuovo Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Paolo Thaon di Revel, sottopose la questione e spinse per intraprendere al più presto tutte le azioni necessarie per:

- potenziare le capacità e le difese delle basi italiane;
- realizzare una flotta di navi siluranti e sommergibili;
- impedire al futuro nemico di approvvigionarsi di materiale prezioso per la produzione bellica, e
- limitare l'azione della sua flotta.

Fra le azioni da intraprendere c'era quella di realizzare la chiusura del Canale d'Otranto.

All'inizio del conflitto la chiusura dell'Adriatico non fu presa molto in considerazione da francesi e britannici che preferivano la protezione diretta dei convogli, un pattugliamento ridotto del canale e incursioni aeree sui porti militari austro-ungarici.

Ciononostante, grazie alle insistenze e alla determinazione della Regia Marina, fu deciso di attuare uno sbarramento mobile e furono diramate le prime direttive in merito che prevedevano l'impiego di piccole unità su tre aree di sbarramento:

- vedette francesi a sud della congiungente capo Kafali (costa albanese a NE di Corfù) – Santa Maria di Leuca;
- drifter britannici nell'area delimitata dall'isola di Fano (a est), la costa della penisola italiana (a ovest), e fra i paralleli passanti per Otranto (a nord) e Santa Maria di Leuca (a sud);
- motosiluranti britanniche (Motor Launches - *ML*) e unità italiane a nord della linea dei drifter.

La Regia Marina, inoltre, aveva disposto che i cacciatorpediniere e le torpediniere in transito nel Canale o in trasferimento da Valona per Brindisi o viceversa, durante il trasferimento, effettuassero un passaggio accurato lungo la linea dei drifter. Da gennaio 1916, fu effettuato il pattugliamento aggiuntivo diurno di una squadriglia composta da 6/8 unità, che di notte, si recavano alla fonda a Otranto o

a Castro. Il turno di pattugliamento di ciascuna squadriglia era di cinque giorni.

Pur se limitato, si trattava comunque di un notevole impegno: basti pensare che inizialmente i drifter dislocati erano 112, divisi in 14 gruppi da 8 unità ciascuno, e 64 unità erano contemporaneamente in mare al comando di un ufficiale britannico imbarcato su un'unità dotata di apparato radiotelegrafico.

DRIFTER

Soffermiamoci adesso un attimo sui drifter che tanta parte, anche in termini di vite umane, ebbero nella realizzazione dello sbarramento mobile. Con l'indicazione generica di drifter si devono intendere le unità tipo, drifter, trawler e chalutier.

I **drifter** erano dei pescherecci oceanici di 22 m, 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 anche da una vela da armarsi sull'unico albero, poppiero.

I **trawler** 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.

Gli **chalutier** erano delle piccole unità da pesca che provenivano dai porti del mare del Nord della Francia. Anche questi pescherecci erano adibiti alla pesca a strascico. Dal loro arrivo a Taranto, operarono sempre sotto bandiera italiana, pur restando proprietà della Francia. I costi di manutenzione e funzionamento furono a carico dell'Italia.

Le caratteristiche di tutti questi mezzi erano molto simili: di tonnellaggio variabile fra le 100 e le 180 t, erano costruiti in legno o in ferro, con un'immersione a poppa 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.

Come armamento i drifter erano dotati di un cannone di piccolo calibro sistemato a prora, una mina di profondità, 4 granate a mano e, talvolta, di una cruiser-mine che, lanciata in mare, esplodeva a una profondità di 11m.

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 piedi, la media da 84 piedi e la più grande da 120 piedi.

Uno spezzone era formato da quattro relinghe di cavo d'acciaio grosso, utilizzato per i lati, fra i quali venivano intelaiate le varie maglie, grandi circa 4 mq, costruite con un cavo d'acciaio molto sottile. Le reti erano mantenute verticali a mezzo di grosse sfere di vetro vuote collegate alla relinga superiore, il cui scopo era anche quella di tenere sollevata la rete, e da una serie di pesi posti lungo la relinga inferiore (gratile) .

Ciascun elemento aveva poi due gavitelli di tela impermeabile e gonfiati con aria immessa con una pompa da bicicletta, e una "barchetta indicatrice". I gavitelli, attaccati alla relinga superiore da apposite cime ne determinavano la quota. La barchetta indicatrice serviva come sistema d'allarme: quando la rete veniva tirata, a causa 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 un contrappeso.

La rete veniva messa a mare da poppa ad una distanza di 200-500 m, e 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, che veniva usata per circondare il sommergibile già impigliato nella rete indicatrice.

Ritornando allo sbarramento del Canale d'Otranto, presto fu chiaro che questo impegno, ancorchè gravoso, non bastava. Infatti, le "scorribande" al traffico mercantile, tramutatesi in efficiente sistema di guerra in tutto il basso Mediterraneo, soprattutto da parte dei sommergibili tedeschi, la maggior parte dei quali facevano base in Adriatico, costrinse gli alleati a prendere provvedimenti più mirati.

Nella Conferenza interalleata di Malta del marzo 1916, fu stabilito d'intensificare la guerra antisommergibile in Mediterraneo, aumentando gli sforzi nei punti principali dei loro passaggi: stretto di Gibilterra, stretto dei Dardanelli e canale d'Otranto. Alle intenzioni, però, non seguirono i fatti perché la proposta dell'ammiraglio francese Moreau, appoggiata dal Sottocapo di Stato Maggiore della Marina italiana, Contrammiraglio Pini, 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, perché non si voleva ridurre in numero delle unità destinate alla scorta.

L'unico risultato di una certa importanza al termine della conferenza fu l'assegnazione da parte della Royal Navy di nuovi drifter e di una squadriglia di 12 MAS tipo Elco. Questi MAS, dislocati a Gallipoli, furono destinati, otto per volta, al pattugliamento nell'arco diurno, mentre di notte si ormeggiavano nei punti di appoggio, a Tricase.

Furono poi adottati altri piccoli provvedimenti che non migliorarono però la situazione e già a ottobre dello stesso anno, durante la Conferenza interalleata di Taranto, presieduta dal Comandante in Capo dell'Armata italiana, il Duca degli Abruzzi, furono rivisti i piani in ragione delle capacità dei sommergibili nemici. Il rappresentante francese, contrammiraglio Fatou, Comandante delle pattuglie del Mediterraneo, ritenne che la soluzione più efficace per risolvere il problema degli agguati al traffico alleato fosse quella di togliere ai sommergibili la possibilità di ricaricare le batterie, quindi non farlo immergere e combatterlo in superficie come una nave

qualsiasi. In particolare, 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. Sempre l'ammiraglio Fatou, indicò nel canale d'Otranto l'unica area ristretta idonea alla realizzazione del piano, per impedire il passaggio dei sommergibili nemici da Cattaro alle zone di operazioni.

Questa volta tutti furono convinti che si doveva incrementare lo sbarramento del Canale, e furono decise le nuove direttive d'impiego che prevedevano**:**

- pattugliamento dei drifter lungo il parallelo di Otranto;
- pattugliamento dei MAS 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 di agguato di sommergibili italiani e alleati a nord delle linee di crociera;
- 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 CCTT ed esploratori;
- istituzione di un servizio di comunicazioni per lo sbarramento, che si appoggiava alle stazioni radiotelegrafiche di Brindisi, Fano, Otranto, S. Maria di Leuca, Tricase, Santi Quaranta e Porto Palermo (isola Saseno).

La decisione presa non fu comunque sostenuta dai fatti tanto che in altre due occasioni il dibattito sullo sbarramento del Canale assunse importanza rilevante.

Lo sbarramento mobile presentava, però, due inconvenienti: una non buona protezione dei drifter, ancora non dotati di stazione radiotelegrafica, e una difficoltà a coprire bene la linea da pattugliare. Per limitare il primo ostacolo fu stabilito un servizio "su chiamata" di unità veloci, pronte a muovere dalla base di Brindisi, e l'assegnazione

di un'unità in servizio di difesa ravvicinato, in particolare il turno di sorveglianza, della durata di quattro giorni, era suddiviso fra un incrociatore ausiliario o esploratore e 2 cacciatorpediniere da 700 t.

L'altro inconveniente era di difficile soluzione se non aumentando notevolmente il numero delle unità in pattugliamento. Infatti, nell'area di pattugliamento, le reti rimorchiate, a causa delle correnti (e delle mareggiate) presenti che, di solito, hanno una direzione sull'asse sud-est/nord-ovest, lasciavano spazi che non potevano essere coperti.

A queste problematiche si aggiunse la vulnerabilità delle unità in pattugliamento che, disseminate su un'area considerevole, non potevano facilmente e rapidamente essere protette. Era necessario quindi, procedere con l'attuazione di uno sbarramento fisso che poteva essere tenuto sotto controllo da un numero ridotto di unità.

La realizzazione di questo progetto fu approvata solo durante la Conferenza interalleata di Parigi, che si svolse dal 24 al 26 luglio 1917, dopo vani tentativi da parte italiana e francese durante precedenti Conferenze di Londra a fine gennaio, e di Corfù a fine aprile dello stesso anno, e soprattutto, dopo la perdita di 14 drifter britannici in una sola azione combinata d'incrociatori, caccia e sommergibili austriaci allo sbarramento. Di questa azione ne parlerà ampiamente il Comandante Rizza. Altro fattore decisivo fu la constatazione che le perdite di naviglio mercantile degli Alleati continuavano a essere notevoli, infatti le cifre degli affondamenti mensili salirono da un valore medio di 80.000 tonnellate nel primo quadrimestre del 1917, a 210.000 tonnellate nel solo mese di aprile dello stesso anno.

Durante la Conferenza di Parigi, l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, espose la situazione com'era, quello che la Regia Marina stava facendo con i mezzi a disposizione, e che se impedire il libero passaggio nei due sensi del Canale da parte dei sommergibili 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. Dopo varie discussioni fu deciso di mantenere in atto lo sbarramento mobile e di cercare di realizzare due tipi di sbarramenti fissi. L'ammiraglio Revel, pur di procedere in tempi brevi, propose di attuare un'ostruzione fissa progettata in cooperazione fra le Marine

italiana e francese, con le reti inglesi, le mine francesi e l'esecuzione italiana.

In effetti, già a febbraio del 1917 fu messa in opera al largo di Ginosa e iniziata la sperimentazione su fondali compresi fra 200 e 400 m, di uno spezzone di sbarramento retale lungo 1000 m, realizzato dal Dipartimento Marittimo di Taranto. 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.

Nello stesso periodo i francesi progettarono un altro tipo di ostruzione ancorata in alti fondali.

La differenza principale fra i due sistemi era che quello italiano era di tipo passivo, mentre quello francese era dotato di armamento offensivo.

Le reti della Royal Navy prevedevano, al contrario degli altri progetti, l'uso di grandi boe affioranti.

I Britannici, che non avevano alcuna fiducia nel sistema italo-francese, pretesero di sottoporre il progetto a nuovi test, che si protrassero nel tempo e solo a ottobre-novembre fu possibile mettere in posa lo sbarramento retale fisso di tipo britannico (in tutto 4000 m). Come predetto da italiani e francesi lo sbarramento non resse al primo maltempo, e andò completamente distrutto. La causa furono proprio le grandi boe galleggianti di superficie che, con il mare impetuoso, avevano tirato 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.

Nel frattempo a seguito delle riunioni di Brindisi (7-9 settembre 1917) della Commissione navale italo-anglo-francese per lo studio dei mezzi di offesa e difesa contro i sommergibili, fu deciso di:

- utilizzare le reti fisse anche per i fondali più grandi;
- mantenere gli sbarramenti mobili fino al completamento dello sbarramento fisso;
- impiegare gli idrofoni posizionandoli su due file prima e dopo lo sbarramento, per l'individuazione dell'avvicinamento dei sommergibili o dei loro passaggi sotto la barriera;

- impiegare dei sommergibili alleati in aree spostate di 40/50 miglia dallo sbarramento;
- impiegare motoscafi e siluranti muniti di paraventi offensivi, bombe e idrofoni, fra la zona di stazionamento dei sommergibili e lo sbarramento.

In seguito ad altre riunioni furono poi prese altre decisioni, in particolare:
- a ottobre, effettuare:
- pattugliamento mobile nella fascia compresa fra il parallelo d'Otranto, a nord, e la congiungente capo S. Maria di Leuca e isola di Fano, a sud, con crociere diurne dei drifter (molti dei quali ora dotati di idrofono) e unità similari;
- crociere diurne di protezione e attività notturne di vigilanza dei CCTT, comprendendo anche l'area assegnata ai velivoli e ai *ML* britannici, a ridosso della fascia, nel settore nord;
- crociere di Motor Launches, da Otranto fino a mezzo canale verso Sud;
- crociere notturne di vigilanza dei drifter, senza reti, dall'isola di Merlera (coste balcaniche) fino a metà canale;
- crociere nelle rispettive aree di velivoli basati a Otranto e a Valona nelle aree a sud di Otranto e di Valona.
- a fine dicembre:
- completare lo sbarramento di mine a levante di Otranto;
- mettere in posa uno sbarramento retale fisso fra Fano e Torre Specchia;
- aumentare gli sbarramenti di mine davanti alla 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 squadriglia a Valona, con punto di riposo a San Giovanni, e l'altra a Brindisi, con punti di riposo a Otranto o Castro);
- aumentare il numero degli aeromobili nel basso Adriatico;
- bombardare sistematicamente con velivoli le basi nemiche di Cattaro e Sebenico.

L'insuccesso della rete britannica non recò grossi ritardi, perché, oculatamente, italiani e francesi avevano continuato con i preparativi del complesso retale italo-francese, anche se procedevano a rilento per la difficoltà di reperimento dei materiali.

Agli inizi del 1918 si ebbe una svolta decisiva per quanto riguardo la chiusura del Canale d'Otranto. Sia durante la Conferenza interalleata di Londra (23 e 24 gennaio) sia successivamente con la riunione dell'apposita Commissione presieduta da Revel a Roma (8-9 febbraio) furono prese decisioni importanti, che questa volta furono realizzate:

- istituire una Commissione speciale, consultiva ed esecutiva, con presidenza italiana, per la definizione della sistemazione dei servizi nel basso Adriatico;
- assegnare delle unità delle Marine alleate per l'Adriatico;
- procedere alla realizzazione in tempi rapidi dell'ostruzione retale fissa (già pronta per un terzo), con aumento della profondità delle reti.

Nella stessa occasione fu stabilito 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.

Dopo la posa del tratto retale di 14 km fra le isole di Fano, Samotraki e Corfù (5 - 11 febbraio), e una campagna di scandagliamenti per individuare la posizione dei basamenti, il 23 aprile iniziò la messa in opera del complesso di reti. Inizialmente furono utilizzati dei pontoni e poi rimorchiatori italiani e unità francesi per la posa, mentre per il trasporto del materiale furono utilizzati un rimorchiatore d'altura e una nave trasporto italiani. Due rimorchiatori, tre rimorchiatori-dragamine e il panfilo *Aurora*, sede dell'Ufficiale preposto ai lavori, completavano questo gruppo di unità, che era protetto da motosiluranti britanniche e aeromobili italiani.

Parallelamente ai primi di maggio il nuovo sbarramento mobile, ancorché non completato con tutti i mezzi richiesti, era così articolato:
ore diurne:

- crociera di 8 cacciatorpediniere nella zona compresa fra i paralleli di Santa Maria di Leuca e Secca Marittima;

- una linea di 4 drifter armati con reti esplosive (ciascuna di 1200 m) era posizionata sulla congiungente Santa Maria di Leuca – Isola Fano, 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;
- un'altra linea di drifter, dotati di idrofoni, messa 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 dei cacciasommergibili (*subchaser)* statunitensi; a giugno lo sbarramento mobile fu incrementato con:
- quattro squadriglie di drifter con idrofoni, messe su due linee sfalsate a sud delle linee di sbarramento;
- tre squadriglie di 4 trawler ciascuna, in pattugliamento in piccole aree, altri drifter, due cacciatorpediniere e sloop con pallone "draken", sempre a sud delle linee di sbarramento;
- dai 6 ai 10 cacciatorpediniere e 1 o 2 sloop con pallone "draken" pattugliavano nella fascia compresa fra i paralleli 40° 045' N e 40° 015' N, ridotta nelle ore notturne fra i paralleli 40° 025' N e 40° 018'N.

Successivamente il Consiglio navale alleato (IV Sessione a Malta dei primi di agosto) stabilì un aumento delle unità destinate al pattugliamento e l'utilizzo degli idrovolanti delle stazioni italiane di Varano, Valona, Brindisi e Otranto, della stazione britannica di Otranto e di quella francese di Corfù. In totale le unità erano 40 CCTT britannici, di cui 6 australiani, 12 CCTT francesi, 8 cannoniere, 48 trawler, 76 pescherecci, 36 motosiluranti britanniche, una flottiglia di subchaser statunitensi, 20 sommergibili alleati per un servizio di vigilanza a nord dello sbarramento.

Fu anche deciso di rafforzare lo sbarramento fisso con numerose linee di mine americane.

I lavori di posa proseguirono celermente ma nel periodo 11 agosto – 11 settembre le operazioni furono sospese per mancanza del materiale. Dopo la ripresa i lavori furono conclusi e il 30 settembre 1918, dopo 141 giorni di lavoro effettivo, fu portata a termine la sistemazione dello sbarramento fisso di 66 km di lunghezza e 3.300.000 mq di superficie retale.

SBARRAMENTO FISSO ITALO-FRANCESE

Lo sbarramento era costituito da 429 boe, 180 km di cavo d'acciaio e 200 reti armate con 1200 mine, distribuiti in 30 spezzoni di rete leggera, ciascuno lungo 2,2 km e alto 50 m.

La parte superiore era posta a una profondità di circa 10 m dal pelo dell'acqua. Per il suo mantenimento in posizione furono utilizzate bocce di vetro, boe metalliche, contrappesi e 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. 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, non collegati fra loro ma posti sfalsati con leggera sovrapposizione dei lati esterni, erano suddivisi in due tipi secondo la profondità:

- per fondali inferiori di 50 m l'ancoraggio era sistemato lungo il cavo inferiore della rete (gratile) e l'armamento offensivo era costituito da 2 mine "de Quillacq" a spinta positiva, poste in basso;
- per fondali maggiori di 50 m: il doppio ancoraggio era sistemato in corrispondenza delle boe metalliche e l'armamento offensivo era costituito da 2 mine "de Quillacq" a spinta negativa, posizionate in alto (con aggancio della cima d'innesco alla ralinga).

La costruzione dello sbarramento fu eseguita a Taranto con il seguente, iniziale, impegno delle Marine interessate:

- 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.

Secondo delle stime italiane effettuate successivamente alla fine delle ostilità, nel periodo di efficienza dello sbarramento, cioè da aprile a novembre 1918, i principali avvenimenti furono:
- 227 avvistamenti o scoperte di sommergibili
- 86 attacchi eseguiti
- 69 attacchi dall'esito incerto
- 24 sommergibili probabilmente danneggiati
- 12 sommergibili probabilmente affondati
- 6 sommergibili sicuramente affondati

Dopo l'armistizio, la Commissione composta da ufficiali italiani, francesi e britannici appositamente nominata per stabilire le attività da effettuare per l'eliminazione dell'ostruzione fissa proposero le seguenti conclusioni:
- distruzione dello sbarramento fra le isole di Fano, Samotraki 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.

La rinuncia fu presa in considerazione perché il valore del materiale ricuperabile della grande ostruzione Otranto - Fano poteva aggirarsi sulle 131.000 lire, 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.

In effetti, furono eliminate gli sbarramenti fra le isole di Fano, Samotraki e Corfù, e, solo per un tratto di 2 miglia dall'isola di Fano, fra questa ed Otranto decidendone l'abbandono in considerazione dell'enorme spesa da sostenere, lasciando che col tempo affondasse.

CONCLUSIONI

Gli sbarramenti del Canale d'Otranto, sia quello mobile sia quello fisso, ebbero un costo elevatissimo; quello mobile per il numero di ore moto delle unità, le ingenti necessità di rifornimenti, il logorio dei mezzi e del personale, la perdita di uomini e mezzi, quello fisso per i costi elevati della realizzazione e della messa in opera; il costo del solo materiale utilizzato per lo sbarramento fisso fu di £ 3.238.345, condiviso fra Italia, Francia e Gran Bretagna.

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 stato un dispendio di energie, risorse, uomini e tempo enormi. Altri si sono espressi in modo contrario in quanto l'attraversamento del Canale d'Otranto, col progredire dello sbarramento, divenne difficile per i sommergibili avversari, produsse perdite e diminuì l'intensità della guerra al traffico nel Mediterraneo, inoltre tagliò notevolmente gli approvvigionamenti via mare di materie prime all'Austria-Ungheria. Forse hanno ragione i primi, ma non è possibile sapere se 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 può sapere quanto naviglio in più sarebbe stato affondato con mezzi navali e sottomarini liberi di traversare la porta che conduce alle loro basi, e, infine, ci sarebbe stata la vittoriosa azione di Premuda?

Dal punto di vista realizzativo l'opera compiuta fu veramente notevole ed è titolo di grande merito delle Marine alleate e della Regia Marina, che vi contribuì anche con lo studio, l'avere affrontato e risolto un problema il quale a priori presentava difficoltà tecnicamente e apparentemente insormontabili.

Giosuè Allegrini

Storia di due cannoni inaffondabili[1]

Signore e Signori,

L'occasione di quest'importante convegno mi è doppiamente gradita.

Da un lato perché si tratta di un incontro di alto livello cui partecipano studiosi e cultori della materia di rango internazionale.
Dall'altro perché mi permette di confermare, davanti a un uditorio esperto e qualificato, quella che è la vera natura dell'Ufficio Storico della Marina Militare, che ho il privilegio di dirigere.

Compito dell'Ufficio Storico, infatti, non è solo la perpetuazione della memoria, un elementare dovere nei confronti degli oltre 400 caduti della corazzata *Benedetto Brin*, dall'ammiraglio Rubin de Cervin al comandante di quella nave - il capitano di vascello Gino Fara Forni di Pettinasco - fino a tutti gli ufficiali, i sottufficiali, i graduati e i comuni, vittime di questa tragedia.

Ciò che l'Ufficio Storico è anche, e soprattutto, tenuto a fare è procedere con l'affinamento dell'esame critico dei fatti affinché quel sacrificio doloroso continui a portare frutti alla conoscenza del Potere Marittimo e dei suoi effetti.

E non c'è da credere che si tratti di un compito scontato.

È lo stato della cultura marittima diffusa nel nostro paese, tutt'altro che soddisfacente, a confermare la necessità di non lasciare nulla di scontato o d'inspiegato in questo campo; un campo che, oggi come in passato, ha ricadute quotidiane immediate e decisive: basti pensare soltanto agli approvvigionamenti energetici del Paese.

In un Paese privo di materie prime come il nostro, in cui è essenziale l'approvvigionamento dei beni fondamentali e la possibilità di raggiungere i mercati mondiali, ha sempre rivestito

---

[1] Relazione svolta il 22 settembre 2015, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale di Brindisi, nella III sessione, avente a tema *L'esplosione della "Benedetto Brin" nel porto di Brindisi,* dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

fondamentale importanza l'uso delle vie di comunicazione marittime. Tali linee, in cui *da sempre transitano il 90% di beni commerciali da e per l'Italia*, rappresentano tutt'oggi la garanzia indispensabile per il mantenimento del benessere, se non della sopravvivenza, nella nostra società.

Concetto peraltro sicuramente non nuovo basti pensare che già nel XVI secolo sir Walter Raleigh, l'esploratore inglese scopritore della Virginia, nel Nuovo Mondo, asseriva come "Chi comanda il mare comanda il commercio del mondo, comanda sulle sue ricchezze e conseguentemente domina il mondo".

In concreto, se il compito dell'Ufficio Storico fosse stato soltanto una rievocazione, sarebbe bastato riprendere le due pagine - sempre valide e corrette – dedicate a questa vicenda in *Le Navi di Linea italiane,* il volume edito a Roma nel 1962 sotto la direzione di uno dei miei predecessori nell'incarico, l'ammiraglio e medaglia d'oro al valor militare Aldo Cocchia.

L'ultima volta che Benedetto Brin fu Ministro della Marina, il grande progettista ideò un nuovo tipo di nave corazzata, prendendo in considerazione le necessità italiane di navi da battaglia, l'evoluzione della tecnica navale e lo sviluppo che negli ultimi anni le grandi navi di linea avevano avuto presso le principali Marine del mondo. Anche nella sua ultima ideazione, il Brin tenne fede ai concetti che già lo avevano ispirato nella progettazione delle classi «Italia» e «Re Umberto» dare, cioè, alle sue navi un buon armamento, elevata velocità e protezione adeguata al conseguimento di elevate qualità nautiche.

Le linee di massima del progetto furono curate personalmente dal ministro della Marina Benedetto Brin, che però portò miglioramenti e modifiche ai disegni originari. L'elaborazione definitiva e completa dei piani fu poi curata dal Maggiore Generale del Genio Navale Ruggero Alfredo Micheli. Purtroppo Benedetto Brin morì prima di veder completati i disegni esecutivi delle navi da lui ideate e pertanto tali disegni furono approvati dal suo successore e da questi inclusi nel nuovo programma navale e sottoposti all'esame del Parlamento.

Approvata la costruzione delle due navi da battaglia nella sessione parlamentare del 1898, esse furono commissionate nello stesso anno

all'arsenale della Spezia e al cantiere di Castellammare di Stabia. Con regio decreto 29 maggio 1898 all'unità, assegnata al cantiere di Castellammare, fu dato il nome di Benedetto Brin (nella stessa data l'unità fu iscritta nel registro del naviglio militare); con successivo decreto 24 settembre 1898, alla seconda corazzata fu imposto il nome di Regina Margherita. La Regina Margherita fu impostata il 20 novembre 1898; la Benedetto Brin il 30 gennaio 1899. Sono state certamente tra le più belle e migliori grandi unità italiane d'inizio secolo. Il loro costo medio unitario fu di circa 30.000.000 di lire.
Spetterà ad altri approfondire le possibili cause dell'affondamento del *Brin*.

Anche se, sulla base dei fatti che gli altri relatori illustreranno con dovizia di particolari, posso dire di essere persuaso che esso non sia consistito in una disgrazia diversa da quelle che provocarono, ad esempio, la perdita per esplosione interna della corazzata statunitense *Maine* nel 1898, di quelle francesi *Iéna* nel 1907 e *Liberté* nel 1911, della nave da battaglia inglese *Bulwark* nel 1914 e, tre anni dopo, della nave di linea monocalibro britannica *Vanguard*, oltre che delle corazzate giapponesi *Mikasa* nel 1905 e *Kawachi* nel 1918.

Del resto, i nuovi esplosivi, indispensabili e sempre più potenti, utilizzati per le cariche di lancio e di scoppio, erano stati introdotti da troppo poco tempo e non si sapeva pressoché nulla in merito alla loro stabilità.

Il mio compito, invece, è documentare e porre l'attenzione su un nuovo aspetto della storia del *Brin*, ovvero quello che successe dopo l'esplosione del 27 settembre 1915; esplosione che, tra l'altro, scagliò in aria la torre binata poppiera da 305/40 di quella nave fino all'altezza stimata di 50 metri.

Concluse le operazioni di soccorso, dopo che il fumo si fu diradato, s'incominciò inevitabilmente a pensare al da farsi.

Di recuperare e ricostruire la corazzata, appoggiata sul fondo e con le sovrastrutture in buona parte sopra il livello dell'acqua, non se ne parlò proprio.

Si trattava, infatti, di un tipo di unità ormai superato, tanto che il Duca degli Abruzzi, comandante in capo dell'Armata - ossia della flotta da battaglia -, già nella primavera dell'anno successivo, destinò

la gemella *Regina Margherita* al nucleo "C" di unità impiegate a Valona più che altro in compiti difensivi.

I cannoni del Benedetto Brin, invece, servivano eccome!

I primi a essere smontati furono quelli da 305/40 mm della torre prodiera, cui seguirono i quattro pezzi da 203/44.

Infine, con una bella impresa ingegneristica, furono recuperati anche i due cannoni di grosso calibro della torre poppiera, proiettata ad alcuni metri di distanza dal relitto e precipitata a sinistra dello scafo, dove si era conficcata sul fondo.

Per la fine dell'inverno 1915/1916 questa parte dell'impresa era stata compiuta mentre il resto della nave fu smontato o fatto a pezzi da allora fino al 1917, ricorrendo, tra l'altro, al moderno pontone semovente per recupero sommergibili *Anteo*: dotato di mezzi di sollevamento di diverse centinaia di tonnellate per volta, era soprannominato "ranciofellone" per le sue grandi gru, simili alle chele di un gigantesco crostaceo.

Nel frattempo, il generale del Genio Navale Giorgio Pruneri, Capo di Corpo dopo la guerra, fu incaricato di progettare dei pontoni semoventi destinati a imbarcare quei cannoni.

Si trattava di un salto di qualità rispetto a quanto era già stato realizzato, dalla primavera 1915 in poi, con il primo prototipo, il *Pavia*, poi replicato in decine di esemplari "ingegnosamente improvvisati", ossia ottenuti assemblando e adattando di volta in volta le armi e i galleggianti che via via si rendevano disponibili.
Nel caso del Brin si passava, infatti, ai cannoni di grosso calibro, con tutti i problemi del caso: rinculo, alzo, vampa, alimentazione del pezzo e riservette.

Altro dettaglio da non trascurare: la storiografia "a orecchio" parla, a questo proposito, di monitori; queste specifiche unità, realizzate dagli inglesi dal 1915 in poi, erano corazzate, protette da estese controcarene subacquee e concepite, sin dall'inizio, come navi da guerra.

I nostri pontoni, invece, erano spesso di legno, sempre accuratamente privi di corazzatura (al massimo qualche sacchetto di sabbia) e originalmente "*bohemienne*" per la varietà degli

assemblaggi e il variegato corredo logistico, fatto di rimorchiatori e bettoline adibite a mense, infermerie e officine.
E ciò in osservanza delle istruzioni impartite dall'ammiraglio Paolo Thaon di Revel che voleva pontoni semoventi efficienti, realizzati in fretta e che costassero poco.

Pertanto si pensò bene di ricorrere a una serie di barconi da carico, sottratti agli austriaci durante la rapida presa italiana via terra e via mare, tra maggio e giugno 1915, di Grado e Monfalcone, prima che il nemico potesse distruggere i materiali, i mezzi e le navi mercantili lì dislocate.

Il generale Pruneri era in grado di concepire soluzioni innovative (con quelle classiche avrebbe fallito senza appello) e per di più poteva contare sull'allora tenente di vascello Eugenio Minisini, ufficiale di Stato Maggiore con il pallino delle invenzioni, che si era distinto fin dal 1915 per aver trasformato a getto continuo, nell'arsenale di Venezia, qualsiasi tipo di galleggiante che si rendesse disponibile in un pontone destinato a sparare, tempo qualche settimana, contro le linee austro-ungariche, di là dall'Isonzo.

Adorato dai suoi marinai e dalle maestranze, Minisini (poi passato alla storia per aver ideato e brevettato il più semplice, leggero ed efficiente lanciasiluri), responsabile dell'allestimento, era pronto a ricorrere a ogni mezzo, talvolta anche poco ortodosso, per vedere realizzati i nuovi strumenti utili alla causa: si vocifera, ancora oggi, che egli abbia smontato nottetempo pezzo per pezzo o addirittura barattato qualche galleggiante e motore Diesel pur di consegnare in tempo i propri pontoni, che dal giugno 1915 in poi, rappresentarono un vero e proprio incubo per le truppe imperiali austro-ungariche che si trovavano alla portata dei loro proietti.

Per brevità non posso che limitarmi ad accennare ai pozzi dove erano montati i cannoni, alle impavesate smontabili così che non fossero demolite dalle vampe di ogni singola cannonata, alle paratie trasversali realizzate per garantire un minimo di sicurezza, ai galleggianti, al deposito munizioni con una capacità di cinquanta proietti e a quel miracolo, puro e semplice, dell'installazione dell'apparato motore (un Diesel FIAT a due tempi da 250 cavalli).

Personalmente dubito che le capitanerie di porto permetterebbero, oggi, a unità simili di navigare, non dico in alto mare, ma semplicemente sotto costa.

Eppure funzionarono!

I cannoni da 305 armarono, tra il 1916 e il 1917, i pontoni semoventi *Valente*, *Monfalcone*, *Vodice* e *Cucco* (e non Montecucco, come spesso si legge, in quanto la lettura dei documenti del tempo non consente errori di sorta), mentre i cannoni da 203/45 passarono, nello stesso periodo, ai pontoni (non semoventi ma destinati a essere rimorchiati) *Forte*, *Robusto*, *Sdobba* e *Tigre*.

Il primo risultato, di rilevanza strategica, fu conseguito dal *Valente* nell'autunno 1916: portandosi fuori dalla laguna di Grado e puntando contro i cantieri navali di Trieste, quest'unità - classificata con un po' di buona volontà come cannoniera, quasi fosse davvero una nave d'altura - interdisse all'avversario, fino alla fine del 1917, l'utilizzo di quei cantieri navali, i maggiori dell'impero asburgico.

Fu una mossa chirurgica, insuperata ancora oggi in tempo di droni, satelliti e bombe più o meno intelligenti.

Sarebbe lungo narrare le azioni di fuoco svolte dal *Brin*, ormai trasfigurato in nuove e imprevedibili forme, soprattutto nel caso in cui si prenda a riferimento il periodo in cui tutti i pontoni appena ricordati furono riuntiti in un apposito Gruppo detto "E", posto agli ordini del tenente di vascello Roberto Antona Traversi.

Pertanto, mi limiterò a prendere qualche frase e data tratte dagli asciutti rapporti del tempo, redatti in perfetto stile marinaresco, e custoditi nell'Archivio dell'Ufficio Storico:

- *Cucco*, 13 novembre 1917, a ventidue chilometri di distanza in circa otto ore di fuoco continuo (300 colpi di grosso calibro) sono ripetutamente colpite le passerelle gettate dal nemico e i barconi carichi di truppe che transitano il Piave.

Vienna segnalerà nel proprio bollettino di guerra la precisione del tiro di grosso calibro dei pontoni italiani attribuendolo a corazzate e, pertanto, denunciandolo come atto poco leale;

- *Cucco* e *Vodice*, 15 giugno 1918, Battaglia del Piave: ore 5 del mattino, attaccati coi gas, continuiamo il tiro;

- *Vodice*, 25 giugno 1918: distrutto con quindici colpi a seconda carica il ponte gettato dal nemico a Cà Ianna.
- 26 giugno 1918: È questa la prima giornata di relativo riposo per il Gruppo E dopo undici giorni di battaglie e tiri di controbatteria avversari e dopo aver sparato più di 4.000 colpi di grosso calibro.

Poi fu Vittorio Veneto.

Vittorio Veneto si rivelerà lo scontro destinato a schiantare per sempre, dopo tre anni di guerra da giganti, sia l'Esercito Austro-ungarico, sia il duplice regno degli Asburgo, sia, infine, gli stessi Imperi Centrali, spalancando le porte della Baviera alle spalle dell'Esercito tedesco che ancora reggeva sul fronte occidentale.

Vediamo la situazione ante battaglia: cinquantasette divisioni austroungariche, impegnate tra le Alpi e le foci del Piave, contro un'analoga forza costituita da cinquantuno divisioni italiane e da sei alleate.

La minaccia navale italiana riuscì, ancora una volta, a essere decisiva per le sorti del conflitto. Infatti, il sempre temuto sbarco italiano trattenne impegnati in Istria e in Dalmazia sessanta battaglioni e oltre 900 cannoni austroungarici. Si tratta dell'equivalente di sei divisioni terrestri, la cui mancanza, al momento dello sfondamento italiano a Vittorio Veneto, fu amaramente rimpianta da Vienna.

Dall'altra parte dell'Adriatico la superiorità navale italiana, mai messa in dubbio, permise di impegnare quale cordone difensivo meno di 10.000 uomini, in massima parte Guardie di Finanza impegnate in compiti di vigilanza dell'intera costa adriatica. Di media tre uomini a chilometro.

In conclusione verrebbe spontaneo chiedersi se non sarebbe stato meglio che anche altri cannoni di grosso calibro smontati dalle navi, e non soltanto quelli dall'affondata *Benedetto Brin*, e i 381 mm delle navi di linea incompiute della classe "Caracciolo" si fossero uniti a quei pontoni.

La risposta è un chiaro e secco "No". Sarebbe morto qualche migliaio di soldati austro-ungarici in più, ma il compito delle grandi navi italiane di base a Brindisi, Valona e Taranto era di sbarrare il

Canale d'Otranto e di annichilire alla distanza la flotta da battaglia nemica, missione puntualmente assolta.

Ancora nel giugno 1917 la situazione greca, tanto per fare un esempio, era in bilico tra la maggioranza ostile all'Intesa e una minoranza favorevole agli inglesi e ai francesi che aveva scatenato una guerra civile in quel paese.

Se Vienna avesse dato retta a quanto Berlino andava chiedendo sin dall'agosto del 1914 - ovvero di rischiare la flotta asburgica per intervenire in Grecia e in Albania tentando di rovesciare la geografia della guerra nel Mediterraneo e arrivando a congiungere l'Adriatico al Mar Nero, così da liberare gli Imperi Centrali dagli effetti soffocanti del blocco navale dell'Intesa -, le cose sarebbero andate diversamente nel 1918, sia in Francia sia in Italia.

Mi sia consentita una puntualizzazione: anche la Marina austriaca aveva vecchie navi dotate di cannoni ancora utili, ma non tentò mai di mettere in campo i pontoni armati come fecero, invece, gli italiani sin dall'inizio del conflitto, cent'anni fa.

Non era una questione di tecnologia. La verità è che la vita degli equipaggi di quei galleggianti o miseri semoventi in grado di sviluppare, sì e no, cinque o sei nodi al massimo, era durissima: vivere in mezzo alle paludi, ai canneti, alle zanzare e al fango nelle lagune, spostarsi di notte, mimetizzarsi, combattere gli attacchi aerei - quando scoperti - e il fuoco delle batterie costiere avversarie quando si scoprivano i pezzi non era cosa da tutti; i marinai italiani, gente di mare e di fiume bene inquadrata, ce la fece. Gli altri, di là dall'Isonzo e del Piave, no.

La gente del *Brin* e i suoi indistruttibili cannoni erano, evidentemente, fatti di pasta diversa.

Giosuè Allegrini

Il ruolo della regia marina nel salvataggio dell'esercito serbo[1]

Autorità, Signori e Signore,

in qualità di Direttore dell'Ufficio Storico della Marina Militare, desidero ringraziare sentitamente gli organizzatori di questo convegno per due ordini di motivi: sia per la vicinanza sempre dimostrata alla Marina Militare, sia per l'argomento che oggi sarà trattato ossia il ruolo che la Regia Marina ebbe, cento anni fa, nel salvataggio dell'esercito serbo. Eventi storici così lontani, ma per certi aspetti quanto mai attuali, che si legano a quei principi che sono propri del DNA della nostra Marina: fra cui la tutela e la solidarietà umana verso tutti i popoli di ogni epoca.

Una tutela che a ben vedere risale, infatti, con continuità, fin dal tempo delle Repubbliche Marinare, e se vogliamo alla stessa storia della *gens italica*, che rientra nelle più antiche e millenarie tradizioni della nostra cultura.

Il grande e drammatico esodo dell'esercito serbo, nell'inverno 1915/1916, fu una vera e propria "operazione umanitaria" condotta dalla Regia Marina (con il concorso di unità francesi e inglesi) e dall'esercito italiano, oggi si direbbe "operazione interforze", con uno sforzo immane che, forse più di mille parole, le cifre estrapolate dalla Cronistoria Documentata della Guerra Marittima Italo-Austriaca, possono darne un'eloquente testimonianza.

Furono trasferiti, via mare, dai porti albanesi (San Giovanni di Medua, Durazzo, e Valona): 260.895 unità fra soldati serbi, profughi serbi e prigionieri austroungarici; 10.153 quadrupedi e 28.298 tonnellate di materiale vario dell'esercito serbo.

---

[1] Relazione svolta il I aprile 2016, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale, nella IV sessione, avente a tema *Salvare l'esercito serbo! Brindisi e l'altra sponda adriatica nella grande guerra*, dell'XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

Furono effettuati complessivamente: 560 viaggi, di cui 440 italiani, 101 francesi e diciannove britannici.

I piroscafi impiegati furono: quarantacinque italiani, venticinque francesi e undici britannici.

Per i malati e i feriti operarono, inoltre: cinque navi ospedale e due navi ambulanza italiane, oltre a una nave ospedale francese e una britannica;

Unità perse: sei italiane e due francesi, quasi sempre per mine.

Da poco entrata in guerra l'Italia, che sul fronte navale stava ancora mettendo a punto l'organizzazione per fronteggiare, al meglio, la complicata guerra adriatica, fu quindi subito chiamata a realizzare una delle imprese più imponenti di tutto il conflitto e che, come vedremo, si rivelerà strategicamente decisiva ai fini del successo sul fronte balcanico e conseguentemente per l'esito favorevole del conflitto.

Riassumiamo brevemente i fatti, per capire le cause dell'improvvisa rotta delle forze serbe, ma soprattutto perché questa rotta assunse dimensioni e una drammaticità tali da richiedere un intervento tanto immediato, massiccio e drastico delle forze italiane e alleate.

Sull'area balcanica, da tempo, insistevano gli interessi di tre Imperi, quello austro-ungarico, russo e ottomano. Gli accordi firmati con il Trattato di Bucarest (10 agosto 1913), avevano, di fatto, lasciato ampi spazi a forti attriti, soprattutto fra Serbia e Austria; Belgrado aveva sbarrato l'agognato accesso all'Egeo agli austriaci e i nazionalisti serbi insistevano nelle loro rivendicazioni per il completamento del progetto della Grande Serbia.

In questo clima maturò l'attentato di Sarajevo; premessa al mortificante ultimatum che, seppur accettato dal governo serbo apportando minime modifiche, Vienna volutamente rigettò, considerandole inammissibili e rompendo le relazioni. Il 28 agosto 1914 l'Austria-Ungheria dichiarava così la guerra alla Serbia e il 29 furono sparati i primi colpi di cannone. Era dunque iniziata quella che sarebbe passata alla storia come la Grande Guerra.

Dopo una prima e momentanea fase, clamorosamente vittoriosa per i serbi, male armati ma decisamente ben motivati, soprattutto grazie

all'appoggio popolare, gli austroungarici sfondavano il dispositivo serbo, occupando Belgrado.

Fu proprio durante l'occupazione di Belgrado per opera degli austroungarici che si verificò il gesto dell'amatissimo Re Pietro I, che sarebbe entrato nelle leggende del popolo serbo. Riporta, a tal proposito, il corrispondente di guerra del Corriere della Sera: "Il Re nella drammaticità di quei momenti, apparve d'improvviso alla vista dei soldati serbi, trascinandosi a fatica, pieno di acciacchi e sofferenze, fin nelle prime linee. Si chinò, impugnò il fucile di un morto e postisi nella trincea cominciò a sparare; esaurite le cartucce si fermò e rivolto ai suoi soldati gridò: figli miei, avete giurato di difendere il vostro Re e la vostra Patria. Vi sciolgo dalla prima parte del giuramento, quella che mi riguarda; la mia vita e la vostra appartengono alla Serbia e per la Serbia noi dobbiamo vincere o morire". Così, come testimonierà in seguito un ufficiale austriaco, l'esercito serbo si trasformò in un esercito di "pazzi furiosi", e come conseguenza immediata Belgrado fu nuovamente ripresa dai serbi.

Nell'estate 1915, i tedeschi, subentrati agli asburgici alla guida del fronte balcanico, decidono di farla finita con la resistenza serba e con militare chiarezza attaccano e varcano il Danubio, il 6 ottobre 1915, travolgendo Belgrado l'8 ottobre.

Confidando in una compagna prolungata, i britannici e i francesi avevano deciso, sin dal settembre di quello stesso anno, d'impadronirsi, con la forza del porto, greco di Salonicco e dell'area circostante fino al confine serbo. Da un punto di vista militare e logistico fu una mossa determinante per mantenere i collegamenti e assicurare gli approvvigionamenti alla Serbia.

Salonicco, con il suo grande e ben attrezzato porto, i suoi magazzini e la ferrovia era, infatti, la risposta ideale all'eventuale tenuta del fronte balcanico.

L'avanzata tedesca si dimostrò assai più rapida del previsto, tanto da spingere la Bulgaria a scendere in campo a fianco degli Imperi Centrali, come segretamente concordato, e prima ancora di dichiarare ufficialmente lo stato di guerra.

Nel giro di pochi giorni, complice anche la resistenza passiva dei greci, la strada tra Salonicco e la Serbia fu tagliata dall'avanzata

avversaria e per la corte dei Karageorgevic giunse il momento, il 24 novembre 1915, di proclamare la ritirata generale delle otto divisioni dell'Esercito serbo.

A questo punto la situazione volse in tutta la sua disperata drammaticità: con il paese parzialmente invaso, la capitale Belgrado in mano agli austro-tedeschi, i bulgari che dilagavano da est, l'unica possibilità di salvezza per l'esercito serbo e per le migliaia di uomini, donne, bambini e vecchi, che al seguito vi si unirono per scampare a morte certa, era quella di dirigere verso la costa albanese sperando in un aiuto esterno.

La rotta dei serbi si era ormai trasformata, più che nella ritirata di un esercito sconfitto, nella disperata marcia di un popolo verso la sopravvivenza.

Il territorio bosniaco era apertamente ostile, e altrettanto si poteva dire di quello albanese, con le bande di predoni a valle e le tribù di montanari sulle alture. Si aggiunga che i bulgari, privi di un'efficace organizzazione logistica, avevano la spiacevole abitudine di evitare il problema del sostentamento dei prigionieri, preferendo ucciderli anziché catturarli.

Si trattò di un esodo di proporzioni bibliche: oltre 400.000 persone su quattro milioni e mezzo di abitanti con, al seguito, decine di migliaia di cavalli, muli e buoi, oltre a un centinaio di cannoni. La marcia a piedi o, nel migliore delle ipotesi, a dorso di mulo tra le montagne e in pieno autunno si rivelò, sin dal principio, disastrosa. Le colonne umane attraversarono il Montenegro e le terre albanesi pagando un pesantissimo scotto alle intemperie. Inoltre alla totale disorganizzazione di quel movimento improvvisato si aggiunsero le bande di contadini e guerriglieri montenegrini e albanesi che taglieggiavano e attaccavano senza pietà i serbi in ritirata, approfittando dell'occasione per saldare vecchi conti rimasti in sospeso. Interi reggimenti scomparvero, da una notte all'altra, senza lasciare traccia. Per i primi di dicembre del 1915 quella massa umana, sempre lentamente in viaggio, spezzettata e priva di collegamenti, si era quasi dimezzata.

Il flusso dei rifornimenti alleati, viveri e medicinali, provenienti dall'Italia affluivano in Albania, a Valona e a Durazzo, per poi

partire, su carri trinati da cavalli, alla volta del nord con indicazioni spesso generiche relativamente a chi, quando e dove avrebbero dovuto incontrare qualcuno dei destinatari.

Nello stesso tempo, poiché il ripiegamento dell'esercito serbo lasciava aperta al nemico la via verso Valona (fondamentale alla Regia Marina per il mantenimento del blocco dell'Adriatico), fu necessario far affluire rapidamente, da parte italiana, pezzi di artiglieria e relativo personale, materiale e munizionamento, per rinforzare il presidio stesso e dare adeguata copertura alla retroguardia dell'esercito serbo in ritirata. Infatti, man mano che la ritirata serba si allungava, e le condizioni climatiche divenivano più inumane, la capacità reattiva delle retroguardie serbe si andava affievolendo; i morti per fame, freddo e disagi aumentavano a vista d'occhio. Si correva quindi il rischio che le colonne serbe andassero ad arenarsi in vista del mare, fisicamente incapaci di proseguire e del tutto alla mercé dei bulgari che le avrebbero fatte letteralmente a pezzi.

Era quindi necessario stabilire un'area di evacuazione, adeguatamente protetta, andare incontro ai profughi creando per loro un corridoio di sicurezza, per poi sbarrare la strada, una volta passata l'ultima retroguardia, alle forze avanzanti degli assalitori.

I programmi originari anglo-francesi non prevedevano d'imbarcare l'esercito serbo, ma soltanto il tesoro reale, i propri connazionali, i notabili e le loro famiglie, mentre le truppe avrebbero dovuto continuare a combattere in Albania. Fu solo nel corso del dicembre 1915 che gli italiani, rimasti ormai soli a occuparsi di quella gente, fecero notare che si trattava di una massa di truppe pressoché sbandate, disarmate, fisicamente esaurite e in preda a pericolosissime epidemie.

Un fattore di debolezza, pertanto, che qualora non adeguatamente e prontamente gestito avrebbe travolto il costituendo campo trincerato di Valona, unico possibile fronte e ultimo ostacolo al blocco navale nell'Adriatico per gli Imperi Centrali e che doveva essere difeso dal Corpo d'Armata italiano in corso di afflusso.

Tragedia che aveva anche un'altra drammatica appendice: quella dei prigionieri austro-ungarici catturati dall'esercito serbo nella prima fase del conflitto e portati al seguito, durante l'esodo.

I serbi denunciarono 80.000 catturati nel 1914 (ma alcune fonti dicono 100.000), di cui al momento della ritirata erano rimasti in vita in appena 30.000. Questi, condividendo forzatamente l'allucinante marcia della morte, giunsero in Albania in condizioni spaventevoli: 21.000 scheletri ambulanti, laceri e malati.

Gli italiani si presero cura anche di loro, sollevando le proteste dei serbi, i quali non intendevano dividere cibo, ripari e acqua bollita con costoro ma sin dalla fine di novembre l'ordine pubblico era passato sotto la mano dei Reali Carabinieri e delle compagnie di sbarco delle Regie Navi, precursori dell'odierno San Marco, e le precedenze dettate dalla carità cristiana e, non ultimo, dall'igiene furono subito imposte pistola alla mano.

I 145.000 soldati serbi veri e propri (inclusi 19.000 minorenni destinati a fare da complementi per le sei divisioni superstiti, tutte a forza ridotta) furono quindi presi in gestione dagli italiani. Nutriti, curati, rivestiti e riordinati, furono in seguito trasferiti, in massima parte, a Corfù e a Biserta. L'evacuazione terminò il 4 marzo 1916, l'operazione nel suo complesso ebbe conclusione il 5 aprile del 1916.

L'imponente apparato navale messo in atto dalla Regia Marina, e in subordine dalle marine alleate, in quel rigido inverno 1915/1916 rappresentò, anche dal punto di vista strategico, un fondamentale cardine per l'esito favorevole dell'operazione e quindi per le sorti della guerra. L'Imperial-Regia Marina austro-ungarica si guardò, infatti, bene dall'attaccarlo in forze.

Per contrastare la minaccia navale austro-ungarica all'evacuazione dell'esercito serbo l'Intesa disponeva nel Basso Adriatico, oltre alle unità maggiori italiane dislocate fra Taranto, Brindisi e Valona (cinque navi da battaglia tipo *dreadnought*, cinque corazzate tipo *pre-dreadnought*, un incrociatore corazzato e tre esploratori, cui andavano aggiunti due incrociatori francesi e due inglesi) e alla forza da battaglia francese (dislocata fra Cefalonia e Malta), di ulteriori ventiquattro cacciatorpediniere e ventotto torpediniere italiane, cui

vanno aggiunti sei cacciatorpediniere francesi, otto sommergibili della Regia Marina e altrettanti sommergibili francesi.

Il peso determinante della squadra navale italiana, suddivisa tra il grosso di Taranto e i due pilastri di Brindisi e Valona, si confermò, dunque, decisivo una volta di più, esattamente come altrettanto determinante fu la base di Venezia per l'Alto Adriatico che teneva sotto scacco Pola, la maggiore base navale austroungarica.

Esclusa così la grande battaglia navale risolutiva, di mahaniana memoria, che tutto avrebbe potuto risolvere, in un senso o nell'altro, restava, alla marina di Vienna, la carta della guerriglia, da attuarsi per opera della divisione veloce di base a Sebenico e a Cattaro.

Gli austroungarici provarono undici volte a insidiare le operazioni navali di evacuazione dell'esercito serbo, confidando nel favore della sorpresa, nell'oscurità della notte e nella superiore velocità dei propri esploratori e delle siluranti. Cozzarono però quattro volte contro il dispositivo navale di vigilanza alleato, perdendo due cacciatorpediniere e lamentando danni in capo a un esploratore e due caccia, a fronte di danni nettamente inferiori registrati da un esploratore e un caccia italiani.

Nel corso di queste incursioni nemiche, tradottesi di solito in brevi bombardamenti costieri prima dell'intervento della Regia Marina e dei suoi alleati e della successiva, rapida ritirata, furono affondati sommergibili e idrovolanti austro-ungarici, a fronte di perdite di gran lunga inferiori da parte alleata.

Di fronte alla minaccia aerea avversaria la Regia Marina non esitò a inviare, il 27 gennaio 1916, la nave porta idrovolanti *Europa,* appena trasformata e immessa in servizio, a Valona. Disponeva di soli quattro aerei, ma fu usata con successo quando serviva e dove serviva.

Quando sembrò, a febbraio del 1916, che la marina austro-ungarica stesse per uscire in forze, gli italiani fecero partire subito le corazzate *Regina Elena* e *Napoli*, confermando la chiarezza strategica e il coraggio, nonostante le perdite verificatesi nel 1915 per opera dei sommergibili tedeschi e asburgici, che sempre caratterizzò l'opera del comandante in capo di questa grande operazione di successo

immediato e dagli effetti destinati a durare nel tempo: l'ammiraglio Luigi di Savoia duca degli Abruzzi.

Concludendo, con l'antesignana operazione umanitaria del salvataggio dell'esercito serbo, la Regia Marina fu ancora una volta artefice determinante per l'esito favorevole del conflitto.

Fin dall'aprile 1916, infatti, i soldati serbi, salvati e presi in cura dagli italiani, cominciarono ad affluire sul fronte di Salonicco, da dove il 14 settembre 1918, partì l'offensiva finale contro gli Imperi Centrali.

Le truppe serbe rappresentarono allora un quarto dell'armata dell'Intesa assieme a francesi, inglesi, italiani e greci contrapposti a bulgari, austroungarici, turchi e tedeschi. Il peso dei soldati salvati dalla Marina italiana nel 1916 fu, pertanto, decisivo ai fini del successo sul fronte balcanico, arrivato, nel novembre 1918, ai vecchi confini austro-serbi lungo il Danubio e il Montenegro.

Se questa lettura degli accadimenti è stata, oggi, possibile, è grazie alle fonti documentali conservate e custodite presso l'Ufficio Storico della Marina Militare.

Ufficio Storico che conserva, difende, valorizza, promuove e divulga il Potere Marittimo, cui fa parte la cultura del mare. Lo fa grazie a uno straordinario patrimonio documentario formato da oltre 10.000.000 di documenti e 1.000.000 di fotografie, mettendo a disposizione di tutti, con la massima liberalità, le fonti primarie di questa straordinaria vicenda millenaria vissuta sui mari, nei cieli, nelle basi, sopra e sotto le onde, nel solco delle secolari tradizioni dell'Italia sul mare.

Grazie per la cortese attenzione.

Claudio Rizza

Il Marine Evidenzbureau e l'affondamento della corazzata Leonardo da Vinci[1]

In un paese in cui si dibatte, ancora oggi, in merito a episodi tragici e sanguinosi che hanno funestato la storia della Repubblica, pretendere di conoscere la verità assoluta di fatti accaduti esattamente cento anni or sono è, molto probabilmente, una pia speranza. Quando poi ci si mettono di mezzo i servizi segreti è peggio che andar di notte. La condizione necessaria e sufficiente di qualsiasi Servizio consiste, infatti, in una riservatezza a prova di bomba e di archivi.

Pretendere di spiegare tutto con le carte dei Servizi d'Intelligence, spesso peggio che ambigue, è dunque ingenuo e fuorviante. Nel nostro specifico caso, poi, di carte, ce ne sono pervenute, purtroppo, ben poche.

Della mole di documenti costituenti l'archivio segreto dell'*Evidenzbureau Marine*, il Servizio Segreto della Marina Imperial Regia austro-ungarica, quasi niente è riuscito ad arrivare fino a noi custodito tra gli archivi austriaci e italiani. La sede principale del *Marine Evidenzbureau* rimase, come vedremo, per tutto il corso della grande guerra, presso la città di Pola, sede della principale base della Marina I.R.

Quando gli austro-ungarici abbandonarono Pola, distrussero o asportarono una buona parte dei documenti segreti, soprattutto quelli inerenti gli informatori a libro paga della duplice monarchia e, probabilmente, per mancanza di tempo o di spazio sui mezzi di trasporto, lasciarono intatti, all'interno dell'archivio che si trovava nella palazzina sita in via del parco al civico 190, una discreta

[1] Relazione svolta il 22 settembre 2015, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale di Brindisi, nella III sessione, avente a tema *L'esplosione della "Benedetto Brin" nel porto di Brindisi,* dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra*

quantità di carte che, dunque, caddero in mano agli italiani. Quelle carte rimasero a Pola ancora qualche tempo sotto stretta vigilanza delle autorità militari italiane. Tra gli atti del processo ai presunti responsabili del sabotaggio della Corazzata *Leonardo Da Vinci*, avvenuto a Taranto la notte sul 3 agosto 1916, è difatti presente un fascicolo intitolato "Documenti provenienti dal *Marine Evidenzbureau* di Pola". Tra le carte presenti in quel fascicolo, cioè tutte quelle che lo Stato Maggiore della Regia Marina decise di trasmettere, nel maggio del 1919, alla sezione di Genova del Tribunale Militare Marittimo La Spezia, è presente anche un verbale redatto dalla commissione di ufficiali incaricata di selezionare quanti, tra i documenti dell'archivio segreto nemico, «avessero attinenza ai processi in corso per spionaggio e più specialmente a quello per l'affondamento della *Leonardo Da Vinci*»[2]. Nel verbale, datato 2 maggio 1919, la commissione non mancò di precisare che gli archivi del Marine Evidenzbureau non si presentavano intatti bensì mancanti di numerosi documenti che erano stati asportati o distrutti. «Ciò è avvenuto», riferisce la commissione, «nel periodo compreso tra gli ultimi giorni di ottobre [1918, n.d.r.] e il giorno nel quale furono consegnate, dal capitano di vascello Nechay dell'ex Marina Imperial Regia austro-ungarica, alle autorità navali italiane le chiavi del Marine Evidenzbureau»[3].

La Regia Marina, dunque, acquisì parte dell'archivio segreto del Marine Evidenzbureau di Pola e ne trasmise copia alle cancellerie dei tribunali militari ove si stavano celebrando i processi contro spie e sabotatori al soldo degli austro-ungarici, salvo custodire, con tutta probabilità gli originali, presso l'archivio segreto del proprio Servizio d'Informazioni dello Stato Maggiore. Un quarto di secolo dopo, sfortunatamente, anche quell'archivio andò distrutto in circostanze molto simili.

---

[2] Archivio di Stato di Taranto (A.S.-Ta), Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C5, fasc. 55: Relazione acclusa al foglio prot. n. 630 R.P. in data 26 maggio 1919 inviato dal VI Reparto dello Stato Maggiore Marina al Presidente del Tribunale Militare Marittimo della Spezia, sezione di Genova, doc.ti n. 3 e 4 di fogliazione.
[3] *Ibidem.*

Della distruzione dell'archivio del S.I.S., o quantomeno della parte inerente le vicende di spionaggio occorse durante la grande guerra, fa cenno il Servizio Informazioni Operative e Situazioni (S.I.O.S.) della Marina Militare in una lettera del novembre 1962 indirizzata alla Segreteria Generale dello Stato Maggiore[4], al quale Natale Papini, il fabbro livornese che, come vedremo, riuscì a forzare la cassaforte della sede di Zurigo del *Marine Evidenzbureau*, si era rivolto per ottenere la concessione di un vitalizio per meriti di guerra. Dà infine conferma, seppur indiretta, della distruzione dell'archivio segreto del S.I.S., anche il capitano di Vascello Mario Da Monte, capo della sezione di decrittazione di quel Servizio, nel suo libro di memorie *Uomini ombra* pubblicato nel 1955[5]. Nella premessa al suo racconto autobiografico, infatti, egli precisa come «tra il settembre e l'ottobre del 1943, per alcune settimane da un fumaiolo del Ministero della Marina si levò nel cielo, senza interruzione, una pigra colonna di fumo e sul costone di Monte Mario, nei pressi della "Camilluccia"», ove era ubicata una sede secondaria del S.I.S., «un falò arse»[6]. Dunque, la storia della guerra segreta tra le marine del Regno d'Italia e della duplice monarchia viennese, sembrerebbe essere scomparsa per sempre nel "buio della storia". In realtà, come vedremo, alcuni "sprazzi di luce" su quelle oscure vicende sono riusciti a filtrare fino a noi, rimanendo gelosamente custoditi negli archivi dei tribunali a cui fu affidato il compito di fare giustizia su i tragici sabotaggi che tante vittime costarono alla Regia Marina nel corso della grande guerra.

Dopo questo breve excursus ritengo sia necessario dare un breve cenno di come, quel Servizio d'intelligence si sia evoluto dalla nascita, intorno alla metà del diciannovesimo secolo, alla sua morte, a seguito della disgregazione della Marina militare asburgica.

---

[4] Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), fondo "Raccolta di base dei documenti della Regia Marina 1861-1939", b. 619, fasc. 1: foglio prot. n. 204108 in data 8 novembre 1962 del S.I.O.S. Marina all'Ufficio Storico della Marina Militare.

[5] Vedi bibliografia.

[6] DA MONTE, *Uomini ombra*, pag. s.n.

Sebbene di creazione più recente rispetto all'omologo Servizio dello Stato Maggiore Generale I.R. (quest'ultimo risalente, nella sua forma embrionale e c.d. "moderna", agli inizi del XVIII secolo), il Servizio informazioni della Marina austro-ungarica non arrivò impreparato allo scoppio della conflagrazione europea nell'estate del 1914 e, soprattutto, all'ingresso in guerra, l'anno successivo, del Regno d'Italia.

Già «negli anni Sessanta dell'Ottocento», scrive lo storico austriaco Albert Pethö nel suo saggio *I Servizi segreti dell'Austria-Ungheria***,** «s'incominciò a tenere in evidenza, cioè a raccogliere ed esaminare, le notizie che potevano essere importanti per la Marina della monarchia. Nel 1862 fu individuato un referente per questo scopo presso il Ministro della Marina I.R., e nel 1864 dalla sua attività era già nata una piccola sezione, che a cavallo tra gli anni Settanta e gli anni Ottanta divenne autonoma con il nome di "Ufficio per la descrizione delle coste": era nato il precursore dello spionaggio navale austriaco»[7].

L'Ufficio descrizione delle coste fu creato per assumere informazioni da personale navigante sia della Marina I.R. che delle compagnie di navigazione private, sulla conformazione di porti, coste e difese costiere dei paesi ritenuti d'interesse. In collaborazione con l'Istituto Idrografico della Marina absburgica, erano poi realizzate delle carte e dei piani nautici che venivano distribuiti in caso di necessità ai comandi navali e alle unità della flotta.

A cavallo tra il XIX e il XX secolo, nel più ampio contesto di potenziamento dei servizi d'informazione perseguito dalla duplice monarchia, l'Ufficio descrizione delle coste si evolse in un Servizio informazioni autonomo la cui sede fu, da prima collocata presso la sezione Marina del Ministero della Guerra I.R., quindi, nel 1902, spostata presso Pola, la principale base navale austro-ungarica, per essere più vicino e più pronto alle esigenze della flotta ma anche perché presso quella base navale esisteva una potente stazione radio

[7] PETHÖ, *I servizi segreti dell'Austria-Ungheria*, p. 91.

che, oltre che per comunicare con le unità navali I.R., fu utilizzata per intercettare il traffico radiotelegrafico dei paesi d'interesse. Il *Marine Evidenzbureau*, così come l'omologo Servizio dello Stato Maggiore Generale, fu molto attivo, fin da prima della guerra, nella decrittazione dei messaggi radiotelegrafici dei potenziali nemici intercettati dalle proprie stazioni d'ascolto. Scrive a tal proposito il generale Maximilian Ronge, che fu a capo dell'*Evidenzbureau* dell'esercito asburgico per tutto il periodo della grande guerra, nel suo noto libro di memorie *Spionaggio*: «l'intercettazione dei dispacci in arrivo o in partenza alla radiostazione di Antivari, effettuata dalla nostra Marina Militare, ci fornì dal 1908 in poi una gran quantità di dispacci esteri cifrati. Anche i cablogrammi si riusciva ad intercettare. La decifrazione era di grande interesse»[8]. Ma l'intercettazione e la decrittazione dei messaggi in cifra dei paesi d'interesse non furono le uniche attività che videro impegnato il *Marine Evidenzbureau* a Pola.

Nella piazzaforte marittima istriana la sede del Servizio fu collocata, secondo lo storico Albert Pethö, «al primo piano dell'edificio del "comitato tecnico marino": c'erano una cucina e due linee autonome, una telegrafica e una telefonica. Da un discreto ingresso laterale si poteva accedere direttamente ad una stanza separata per i colloqui, che si trovava presso l'ambulatorio dentistico della Marina militare ed era perfetta per i confidenti. Per gli incontri delicati, a Pola c'era un'altra "casa sicura". Oltre a tenere in evidenza tutti i dati accessibili riguardanti la Marina, gli ufficiali informatori si occupavano del servizio d'informazione sia offensivo che difensivo. Il budget era ancora più basso di quello, già misero, dell'Evidenzbureau dello Stato maggiore generale. Inizialmente la dotazione annua era di 400 corone, salite poi a 5.000, per giungere, infine, poco prima della guerra, a 8.000»[9].

Nonostante le limitate risorse a disposizione del Servizio, fu comunque ben presto creata una solida rete di confidenti che si

[8] RONGE, *Spionaggio*, p. 61.
[9] PETHÖ, *I servizi segreti dell'Austria-Ungheria*, p. 92.

basava, tra l'altro, su fidati marittimi imbarcati sulle navi del Lloyd Triestino, le cui linee di navigazione coprivano gran parte del Mediterraneo e, soprattutto del Levante, zona considerata d'interesse geopolitico per la duplice monarchia. Oltre alle informazioni che giungevano, per amor di Patria – e quindi gratuitamente - dai marinai e dagli ufficiali del Lloyd Triestino, la sezione informazioni del Marine Evidenzbureau, cui già dal 1906 fu posto a capo l'allora tenente di vascello Rudolf Mayer, riuscì a costituire anche una vasta rete d'informatori prezzolati, che si appoggiava anche ai posti d'informazione che il Servizio era riuscito a creare a Corfù, Atene, Costantinopoli, Smirne, Alessandretta, Beirut, Haifa, Alessandria, oltre che, in Italia, nazione formalmente alleata, e in Francia.

Nell'imminenza della discesa in campo dell'Italia, la sezione informazioni del *Marine Evidenzbureau*, che dall'inizio della guerra aveva subito un notevole impulso fino a reclutare informatori in tutto il Maghreb e perfino a Malta, fu trasferita a Trieste, città ritenuta più adatta per concentrare la raccolta d'informazioni e il reclutamento di confidenti nei confronti della Regia Marina, ritenuta a quel punto e a giusta ragione, la principale avversaria della Marina I.R.

Dopo il 24 maggio 1915, per sopperire alla chiusura delle frontiere con il Regno d'Italia, il cui attraversamento era fondamentale per garantire il buon funzionamento della rete di spie che si era andata creando, l'ufficio del Mayer, nel frattempo assurto al grado di capitano di fregata, fu spostato a Zurigo, nel cantone tedesco della neutrale Svizzera, ove l'*Evidenzbureau* non solo poteva contare su frontiere aperte sia verso l'impero absburgico che verso il Regno d'Italia, ma poteva anche beneficiare di una spesso malcelata simpatia dell'intelligence militare elvetica nei confronti degli omologhi servizi degli imperi centrali[10].

All'inizio del suo mandato a Zurigo al comandante Mayer non fu data alcuna copertura diplomatica di facciata. Al contrario, egli fu inviato a dirigere la sezione del Servizio Informazioni che si occupava della Marina Italiana, seppur nella massima segretezza,

[10] Si veda a tale proposito PETHÖ, *I servizi segreti dell'Austria-Ungheria*, pp. 47-58.

come normale cittadino dell'impero austro-ungarico, con precisi ordini di non presentarsi neanche, in veste ufficiale, presso le autorità diplomatiche I.R. in sede.

L'attività del Mayer non sfuggì, però, ai confidenti dell'addetto Militare presso l'ambasciata I.R. di Berna, il maggiore William Von Einem. Fu questo stesso ufficiale che, intuendo le potenziali problematiche di un'attività di spionaggio all'estero condotta senza una copertura diplomatica di facciata dal comandante Mayer, riferì la circostanza alla sede centrale del *Marine Evidenzbureau*. Con una lettera inviata il 2 giugno 1915 al capo del Servizio Informazioni della Marina I.R., capitano di vascello Peter Risbek Von Gleichnheim, il maggiore Von Einem propose, infatti, così com'era stato fatto dal servizio segreto della marina tedesca con il capo della sua sezione informazioni a Zurigo, di conferire una copertura diplomatica al comandante Mayer, la cui opera di reclutamento di confidenti, evidentemente non troppo discreta, rischiava di essere scoperta e denunciata alle autorità elvetiche, con la conseguente grave compromissione delle relazioni diplomatiche tra i due paesi[11].

A seguito di quella segnalazione, l'11 giugno del 1915, il Ministero della Guerra della duplice monarchia avvisò, con lettera formale, il comandante Mayer della sua assegnazione, d'accordo con il Ministero degli Esteri Austro-ungarico, alla legazione diplomatica I.R. di Zurigo con l'incarico di funzionario temporaneamente aggregato e il rango di vice Console. La lettera del Ministero della Guerra di Vienna terminava con la raccomandazione al Mayer di non firmarsi più nei dispacci da lui prodotti, da quel momento in avanti, con il titolo di capitano di fregata per evitare, che in caso di

[11] Archivio Centrale dello Stato (A.C.S.), fondo "Ministero degli Interni, Direzione Generale di P.S., Ufficio Centrale d'Investigazione", fascicolo intestato a "Rudolf Mayer", foglio prot. n. 632 in data 2 giugno 1915 dell'Addetto militare presso l'Ambasciata austro-ungarica di Berna al *Marine Evidenzbureau* di Pola.

compromissione dei cifrari utilizzati da parte del nemico, la sua copertura diplomatica potesse saltare[12].

Questa forzata permanenza del comandante Mayer all'interno del consolato I.R. di Zurigo, imposta per motivi di ordine politico-diplomatico dai suoi superiori, fu la causa principale della compromissione del suo archivio segreto e, di conseguenza, di tutta la rete d'informatori e sabotatori – in alcuni casi solo sedicenti - che quell'ufficiale di Marina costituì in Italia. A causa del poco spazio concessogli all'interno del Consolato, infatti, il Mayer cominciò a valutare la possibilità di spostare il proprio ufficio all'esterno della sede diplomatica austriaca. Eli poteva disporre, invero, all'interno dell'edificio della legazione, soltanto di una stanza di appena sei metri quadrati. Troppo pochi per gestire con la dovuta riservatezza sia la corrispondenza d'ufficio, sia l'archivio riservato dei confidenti sia rapporti con i suoi tre collaboratori. La squadra di assistenti su cui poteva contare il Mayer era costituita da Giuseppe Gaeta, già vice Console presso il consolato I.R. di Napoli che, per ottenere quella carica aveva preso la cittadinanza austriaca, dovendo poi lasciare precipitosamente l'Italia allo scoppio della guerra, dal suo uomo di fiducia Franz Schnaider, militare della riserva dell'esercito tedesco, e da un corriere, tale Neumann, anch'egli militare della riserva, cui era affidato il compito di trasportare i plichi oltre confine, all'ufficio informazioni di Feldkirch. Quest'ultimo ufficio, poi, aveva il compito di smistarli facendoli giungere presso Vienna o, nel caso del *Marine Evidenzbureau*, a Pola.

Al Gaeta, che agiva sotto il falso nome di Emilio Battistella, era affidato il compito di avvicinare i possibili confidenti fingendosi ora un renitente alla leva riparato in Svizzera, ora un anarchico, ora un losco uomo d'affari in grado di proporre remunerativi e poco chiari traffici.

La situazione, già precaria per tutto il seguito del 1915 e la prima metà del 1916, divenne insostenibile quando il comandante Mayer si

[12] Ibidem, foglio prot. n. O.K./M.S. 4200 in data 11 giugno 1915 del I.R. Ministero della Guerra al capitano di fregata Mayer.

rese conto che il Von Einem, nel frattempo promosso tenente colonello, probabilmente per motivi di gelosia professionale, faceva tenere sotto controllo dal Console Generale Ernst Von Maurig i propri collaboratori, e in particolare il Gaeta che, come "regnicolo" rinnegato, non godeva della fiducia dell'Addetto Militare a Vienna[13].

Il punto di rottura fu raggiunto nell'autunno del 1916, quando il comandante Mayer decise di trasferire il proprio ufficio dal Consolato Austriaco a un locale di due stanze sito al civico 69 di Bahnofstrasse, proprio al disopra di una banca che, avendo un servizio privato di vigilanza notturna garantiva, a dire dello stesso Mayer, la necessaria sicurezza[14]. Nonostante qualche riserva sul fatto che entrambi i nuovi corrieri che stavano giungendo da Pola, Emil Krogner e Ferdinand Taberhofer, entrambi marinai della riserva, fossero costretti, nonostante la loro non più giovane età, a condividere una delle due stanze della nuova sede, il comandante Risbek autorizzò il trasloco[15] e, dunque, la nuova centrale operativa del *Marine Evidenzbureau* di Zurigo divenne attiva a far data dal 1 novembre 1916.

Nella nuova sede operativa, ritenuta dal Mayer più confacente alle esigenze di riservatezza necessarie a svolgere nel migliore dei modi il proprio servizio, il capo della sezione informazioni del *Marine Evidenzbureau* proseguì la sua attività di spionaggio e di reclutamento di confidenti. Quali fossero i criteri con cui gli agenti del *Marine Evidenzbureau* selezionassero le persone da avvicinare per proporre loro una collaborazione ci è spiegato da Albert Pethö, nel suo già citato volume. Secondo questo storico austriaco: «Alcune norme per l'assunzione di confidenti raccomandavano al servizio d'informazione d'ingaggiare ufficiali degradati ed intellettuali, ecclesiastici, commercianti, servitori portinai donne – "d'onore e

[13] *Ibidem*, foglio in data 14 giugno 1915 dell'Addetto militare presso l'Ambasciata austro-ungarica di Berna al Console Generale I.R. di Zurigo.
[14] *Ibidem*, foglio prot. n. 364/G in data 29 ottobre 1916 del capitano di fregata Mayer al capitano di vascello Risbek.
[15] *Ibidem*, foglio in data 3 novembre 1916 del capitano di vascello Risbek al capitano di fregata Mayer

venali" (capaci ·queste u1time, di attirare sé gli uomini di servizio). Veniva consigliata una grande parsimonia nelle ricompense: bisognava pagare generosamente soltanto in caso di successo garantito. Lo spionaggio austriaco utilizzava anche gli osti: le osterie e i caffè ben posizionati venivano direttamente affittati oppure aperti ex novo nei posti dove c'era una clientela ben promettente»[16].

Fu, dunque, seguendo queste regole, probabilmente non scritte, che nel marzo del 1915, a guerra ancora non iniziata, il soldato di cavalleria, Giorgio Carpi, disertore recidivo e presunto reclutatore dei sabotatori della corazzata *Benedetto Brin*, fu avvicinato e ingaggiato dagli emissari austro-ungarici.

Fu sempre seguendo queste norme che il comandante Mayer riuscì ad assoldare l'avvocato fiorentino Livio Bini, riparato in Svizzera per sfuggire alle conseguenze legali di un falso in cambiali commesso a Bologna nel 1915. Di fede socialista e assiduo frequentatore dei caffè luogo di ritrovo di anarchici e disertori italiani a Zurigo, Bini divenne confidente del comandante Mayer nel febbraio del 1916, salvo poi passare, non certo per motivi patriotici, al servizio Reparto Informazioni della Regia Marina, consentendo di portare a termine la roccambolesca effrazione che, come vedremo, consentì di estirpare la rete d'informatori e di sabotatori che l'*Evidenzbureau* era riuscito pazientemente a radicare in Italia.

Fu ancora seguendo questi semplici criteri che, il 9 gennaio del 1916, a casa del grossista di generi alimentari modenese Enea Vincenzi giunse, del tutto inattesa, una strana lettera espresso proveniente da Milano e a firma di un sedicente, quanto sconosciuto, Carlo Rotti[17].

La missiva, tredici righe dattiloscritte in tutto, proponeva al Vincenzi un remunerativo affare per la trattazione del quale era

[16] PETHÖ, *I servizi segreti dell'Austria-Ungheria*, p. 93.

[17] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C6, fasc. 17: lettera a firma C. Rotti in data 9 gennaio 1916, doc. n. 19 di fogliazione.

fissato un appuntamento, il giorno venti di quello stesso mese, presso la stazione ferroviaria di Zurigo. Qualora interessato, il Vincenzi avrebbe dovuto far pubblicare sul Corriere della Sera un falsa inserzione commerciale, il cui testo era specificato nella missiva stessa. Perplesso in merito a quella poco chiara proposta commerciale, il Vincenzi inviò, all'indirizzo di fermo posta indicato nella missiva, un telegramma con il quale chiedeva al Rotti maggiori delucidazioni in merito all'affare. Non ricevendo alcuna risposta al proprio telegramma, Vincenzi, fiutando odore di bruciato, decise di denunciare l'accaduto a un amico funzionario di P.S., Giuseppe d'Andrea, cui confidò il dubbio che la lettera potesse essergli stata indirizzata, data l'assonanza nei cognomi, da tal Roiter, commerciante di generi ortofrutticoli di Monaco, con cui egli aveva avuto rapporti prima della guerra. Il delegato D'Andrea consigliò a sua volta di esporre i dubbi al commissariato di Pubblica Sicurezza Ernesto Cimmaruta, un poliziotto da tutti apprezzato a Modena cui erano affidati le indagini per i reati di natura politica e di spionaggio. Il commissario Cimmaruta prese fin subito sul serio il documento sospettando un possibile tentativo di abboccamento da parte di spie nemiche informandone prontamente il proprio superiore, il prefetto di Modena Costantino Taranto.

Anche il prefetto Taranto ritenne molto sospetta la lettera ricevuta dal Vincenzi, tanto che ne riferì, per telegramma[18], direttamente al Direttore Generale di Pubblica Sicurezza, il prefetto Giacomo Vigliani, il 14 gennaio 1916. Dal Ministero degli Interni giunse, lo stesso giorno, un telegramma di risposta[19] col quale s'invitava il Vincenzi sia a pubblicare sul Corriere della Sera l'inserzione richiesta, sia a recarsi all'appuntamento col sedicente Rotti a Zurigo riferendone prontamente l'esito, al suo rientro in Italia. L'inserzione fu dunque pubblicata sul numero del 19 gennaio del *Corriere* e il

[18] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C1, fasc. 14: Telegramma in data 14 gennaio 1916 del prefetto di Modena Costantino Taranto al Ministero degli Interni, D.G. di P.S., doc. n. 1 di fogliazione.

[19] Ibidem: Telegramma in data 14 gennaio 1916 del prefetto Giacomo Vigliani al prefetto di Modena Costantino Taranto, doc. n. 3 di fogliazione.

Vincenzi, cui fu rilasciato *ad hoc* un passaporto per la Svizzera, giunse a Zurigo, come richiesto dal sedicente Rotti alle undici di mattina del giorno successivo.

Probabilmente a causa del breve intervallo tra la data di pubblicazione dell'annuncio e quella dell'appuntamento, nessuno si presentò alla stazione di Zurigo, nonostante il Vincenzi avesse cercato di farsi riconoscere, come suggerito dal Cimmaruta, recando in mano una copia del quotidiano ove era pubblicata l'inserzione e annodandosi, per soprammercato, un vistoso un fazzoletto intorno al collo.

Il commerciante non si perse però d'animo e si diresse, di sua iniziativa, prima al Consolato italiano, ove nessuno seppe fornirgli alcuna informazione in merito al sedicente Carlo Rotti e, il giorno successivo, a quello austro-ungarico. Giunto presso la sede diplomatica della duplice monarchia, il Vincenzi fu accompagnato da un funzionario, probabilmente il Gaeta, al cospetto del Mayer che, senza rivelargli il suo vero nome, gli propose di divenire, dietro pagamento di compenso mensile, un suo confidente. In particolare, poiché il Vincenzi millantò di potersi facilmente recare, grazie alla sua attività commerciale, a Taranto e in tutte le principali piazzeforti marittime italiane, Mayer gli richiese di acquisire informazioni sui movimenti delle unità navali in quelle basi e di accertare, inoltre, i danni causati dai bombardamenti navali della flotta austro-ungarica ad Ancona e Bari. Come anticipo per le informazioni che il Vincenzi avrebbe fornito, Mayer consegnò anche, dietro la firma di regolare quietanza, la somma di duecentocinquanta lire come anticipo.

La relazione stesa dal Vincenzi[20] al suo rientro in Italia, il 25 gennaio non tardò a essere inviata al Direttore Generale di P.S. prefetto Giacomo Vigliani e, dato il genere d'informazioni richieste da Mayer, al capo del *Reparto Informazioni della Regia Marina*, capitano di fregata Marino Laureati.

[20] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C4, fasc. 1: verbale d'interrogatorio del commissario Ernesto Cimmaruta in data 30 maggio 1917, doc.ti n. 203 - 205 di fogliazione.

Il primo approccio di costui verso quel tentativo d'infiltrazione fu decisamente tiepido. Il comandante Laureati non riteneva, a giusta ragione, che l'infiltrazione del Vincenzi presso la centrale spionistica di Zurigo potesse portare a scoprire i nomi delle spie e dei sabotatori in azione in Italia: era infatti agire comune di tutti i servizi segreti non rivelare ai confidenti i nomi delle altre spie facenti capo a maglie diverse della rete, questo per evitare che, neutralizzata una spia essa potesse far cadere l'intera organizzazione. Solo dopo alcune insistenze da parte del prefetto Vigliani, peraltro stimolate dallo stesso Cimmaruta, il comandante Laureati accettò di collaborare all'operazione sperando, una volta conquistata la fiducia del Mayer da parte del Vincenzi, di trarre in inganno l'intelligence nemica fornendo false notizie di carattere militare[21]. Tali notizie sarebbero state redatte direttamente dal IV Reparto dello Stato Maggiore Marina e da questo inviate al prefetto Vigliani. Il Direttore Generale di P.S. ne avrebbe quindi curato l'inoltro al Modena al commissario Cimmaruta e quest'ultimo, infine, le avrebbe recapitate a mano al Vincenzi prima di ogni incontro col Mayer.

Il successivo viaggio a Zurigo del Vincenzi, stavolta discretamente accompagnato dal Cimmaruta, inviato in missione in incognito, ebbe luogo tra il 2 e il 6 febbraio 1916. In quell'occasione il Vincenzi portò, secondo quanto in precedenza concordato con il Servizio Informazioni della Marina, le risposte alle domande postegli nel corso del primo incontro. Mayer a questo punto aumentò la posta chiedendo al Vincenzi di reclutare, in ogni base navale italiana, altri informatori, attingendo specialmente agli scaricatori di porto che avevano lavorato per società di navigazione austro-ungariche, che a lui avrebbero dovuto accentrare qualsiasi notizia d'interesse militare[22]. Inoltre Mayer chiese al Vincenzi se conoscesse qualche militare in grado di fornire trafugare documenti segreti o compiere

[21] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C4, fasc. 1: promemoria del IV Reparto dello Stato Maggiore della R. Marina in data 18 marzo 1917, doc.ti n. 100 - 104 di fogliazione.

[22] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C4, fasc. 1: verbale d'interrogatorio del commissario Ernesto Cimmaruta in data 31 maggio 1917, doc.ti n. 221 - 2027di fogliazione.

sabotaggi. Il Vincenzi, cercando di guadagnarsi la fiducia della spia austriaca, commise la leggerezza di millantare la conoscenza di un sottufficiale della Regia Marina, tal Manelli che, per denaro, sarebbe stato disposto a fare quanto richiesto.

A seguito del rapporto fatto dal Vincenzi al suo rientro in Italia, il Servizio informazioni della Marina si preoccupò dunque d'individuare, con l'aiuto dei comandanti di porto delle principali piazze marittime, delle persone di fiducia che potessero agire da falsi informatori del Vincenzi. Si provvide, inoltre, a simulare un lungo viaggio del Vincenzi a Taranto e presso le altre principali basi navali procurandosi biglietti ferroviari con il relativo annullamento di viaggio e facendo spedire, da uomini di fiducia del Comando in Capo del Dipartimento Militare e della Piazza Marittima di Taranto[23], alcune cartoline, compilate in precedenza dal Vincenzi, all'indirizzo di copertura del Mayer. Si stabilì, infine che, al successivo viaggio in Svizzera, il Vincenzi dovesse essere accompagnato da Antonio Cannavacciuolo, marinaio con numerose pregresse esperienze d'imbarco su piroscafi di compagnie austro-ungariche che era già tempo informatore del Ministero della Marina,. Il Cannavacciuolo, sebbene napoletano, avrebbe dovuto far credere di essere l'informatore reclutato dal Vincenzi per la piazza di Bari.

Il Vincenzi e il Cannavacciuolo si recarono a Zurigo ai primi di marzo del 1916. Furono seguiti con discrezione, anche stavolta, dal Cimmaruta che desiderava tenere sotto sua stretta e attenta sorveglianza gli infiltrati.

Nonostante le accortezze prese dal Servizio Informazioni della Marina, Mayer si accorse che qualcosa non andava osservando i biglietti del treno forniti dal Vincenzi come prova della propria attività di reclutamento di confidenti nelle principali basi navali italiane. I titoli di viaggio, infatti, seppur regolarmente annullati, avevano i numeri di serie consecutivi, cosa assai poco credibile

[23] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C1, fasc. 15: lettera del Comando in Capo del Dipartimento Marittimo di Taranto in data 15 marzo 1916, doc. n. 45 di fogliazione.

poiché il Vincenzi asseriva di averli comperati in diverse città. Per mettere alle strette i confidenti, il Mayer, ormai guardingo, chiese loro di fornire quanto prima il nome di un comandante di nave disposto a trafugare documenti segreti e di reclutare qualcuno in grado di compiere attentati e sabotaggi contro sommergibili, linee ferroviarie, stazioni radio telegrafiche della Marina o basi aeronautiche sempre appartenenti a quest'ultima Forza Armata. Infine, consegnò ai due agenti doppiogiochisti un cifrario e una bottiglietta d'inchiostro chimico da utilizzare per redigere e inviare i loro rapporti a Zurigo.

Durante l'incontro, il Cannavacciuolo, che come si è detto era napoletano, ebbe modo di riconoscere nella persona del sedicente vice Console Battistella, cui si accompagnava il Mayer, Giuseppe Gaeta, avendolo conosciuto anni addietro a bordo dei una delle navi, battente bandiera austro-ungarica, dove egli aveva lavorato come marinaio. Tale importante informazione, prontamente riferita dal Cannavacciuolo al Cimmaruta, fu riportata da quest'ultimo al comandante Laureati solamente nel corso della riunione tenutasi a palazzo Marina il 21 aprile successivo, cioè dopo il terzo viaggio a Zurigo del Vincenzi, alimentando in seguito la falsa ipotesi di un comportamento poco lineare di quel funzionario di P.S.

Al loro rientro in Italia i tre riferirono puntualmente al comandante Laureati le stringenti richieste avanzate dal Mayer aggiungendo, inoltre, che la spia austriaca aveva dimostrato di cominciare a nutrire dubbi sull'affidabilità del Vincenzi. Inoltre, essi riferirono che Mayer, per mettere alla prova l'affidabilità del Vincenzi, aveva chiesto a quest'ultimo di recarsi, il successivo 6 aprile, alla stazione ferroviaria di Firenze vestito da Ufficiale del Regio Esercito.

Il comandante Laureati per non bruciare l'operazione, decise sia di acconsentire che Vincenzi si mostrasse in divisa all'interno della stazione del capoluogo toscano, sia di far riferire a Mayer che l'ufficiale in grado di fornire documenti segreti era il capitano di vascello Morini, comandante della Regia Nave *Leonardo Da Vinci*. In realtà, il comandante del *Da Vinci* non era più il Morini. Egli era stato sostituito poco tempo prima dal parigrado Galeazzo Sommi

Picenardi; ma la menzogna, peraltro credibile dato il recente avvicendamento tra i due ufficiali, avrebbe evitato di fornire a Mayer il nome del vero comandante di quella corazzata. Si decise inoltre, in caso Mayer avesse insistito con la richiesta di eseguire attentati ai danni delle regie navi, di far richiedere al Vincenzi come compenso una forte somma di denaro per cercare di mettere in difficoltà il Mayer e prendere tempo.

Infine, come ulteriore prova della bontà del servizio fornito dal Vincenzi, fu stabilito d'inviare a Zurigo, insieme al Vincenzi, un ulteriore finto confidente: l'agente marittimo anconetano Eugenio Mondaini, segnalato per la propria assoluta affidabilità dal comandante del Porto di quella città[24]. Egli avrebbe dovuto recare, cucita nella manica del cappotto, una pezza di tela con scritte a tergo le false informazioni inerenti i treni armati della Marina, da consegnare alla spia austriaca, con gesto teatrale, nel corso dell'abboccamento.

Enea Vincenzi ed Eugenio Mondaini si recarono a Zurigo, al cospetto del comandante Mayer, dall'11 al 16 aprile 1916. Dal rapporto che essi sottomisero al loro ritorno, il comandante Laureati apprese[25] che Mayer, sempre più incalzante nelle sue richieste, aveva insistito perché fosse organizzato un attentato su di un'unità navale. Egli, si scoprì, aveva stabilito un vero e proprio preziario che prevedeva il compenso di un milione di lire per l'affondamento di una nave minore, di mezzo milione per il sabotaggio di una nave minore e di trecento mila lire per la distruzione di una torpediniera o di un sommergibile. Inoltre, volendo avere in breve tempo un riscontro dell'affidabilità del Vincenzi, gli impose il temine ultimo del 10 giugno successivo per l'esecuzione dell'attentato.

Dopo quest'ultimo incontro tra i due l'operazione rimase in situazione di stallo fino a tutto il successivo mese di maggio 1916. Il

[24] Si trattava del capitano di porto cavalier Federico Mandillo.

[25] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C1, fasc. 15: appunti del CF Laureati relativi al viaggio del Vincenzi e del Mondaini a Zurigo dall'11 al 19 aprile 1916, doc.ti n. 71 e 72 di fogliazione.

Laureati, ben conscio di non poter tirare più di così la corda, anche in vista di un suo imminente avvicendamento per motivi di salute, decise di liquidare gli agenti e chiudere l'operazione e nonostante il fermo parere contrario del Cimmaruta. L'unica concessione che il commissario di polizia riuscì a strappare al comandante Laureati fu di poter inviare, all'indirizzo di copertura del Mayer, un telegramma a nome del Vincenzi ove si richiedeva una proroga per l'esecuzione dell'attentato fino alla fine del mese di agosto, dilazione che l'ufficiale austriaco approvò inviando un telegramma cifrato di risposta giunto a destinazione il 5 luglio di quell'anno[26].

Cimmaruta, nel frattempo trasferito presso il commissariato di P.S. di Ancona, sperava infatti che il sostituto pro-tempore del Laureati, capitano di corvetta Guido Cafiero, potesse riaprire l'operazione che, a suo modo di vedere, continuava a essere molto promettente. In effetti, al principio di maggio del 1916 i R. Carabinieri arrestarono, nei pressi della centrale idroelettrica di Terni, la spia Nicola Larese intenta a compiervi un attentato dinamitardo[27]. Larese era stato reclutato, insieme ad altri, dall'Evidenzbureau dello Stato Maggiore Generale austro-ungarico, ma l'esplosione di un treno carico di munizioni avvenuta presso il molo Pagliari alla Spezia il 3 luglio di quello stesso anno, avrebbe comunque dovuto far sospettare che dietro quella tragedia ci potesse essere l'omologo Servizio della Marina I.R. Tagliare i ponti con l'organizzazione del Mayer fu dunque un errore a cui il Servizio Informazioni della Marina, in quel periodo saldamente nelle mani del comandante Ugo Conz, dovette rimediare nell'autunno successivo, incalzato dalla necessità d'indagare sul tragico evento che, di li a poco, si sarebbe consumato.

Il mese di luglio del 1916 passò, per tutti i protagonisti di questa drammatica vicenda, in maniera del tutto tranquilla. La notte sul 3 agosto del 1916 però, la sorte decise di giocare loro il più incredibile degli scherzi immaginabili: a seguito di un incendio scoppiato

[26] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C2, fasc. 4: riproduzione fotografica di documento sottratto dalla cassaforte del CF Mayer a Zurigo, doc. n. 24 di fogliazione.
[27] RONGE, *Spionaggio*, p. 231.

all'interno del deposito munizioni della torre di grosso calibro n. 5, a poppa della nave, la corazzata *Leonardo da Vinci* saltò in aria, stroncando le vite del comandante Sommi Picenardi, di venti dei suoi ufficiali e di 228 membri dell'equipaggio della nave.

La notizia del disastro fu mantenuta segreta alla pubblica opinione italiana per tutto il mese di agosto. Nonostante la rigida censura Mayer, grazie all'incrocio delle frammentarie notizie fornite dai suoi informatori con quelle sapientemente estrapolate dall'attività di analisi delle fonti aperte – era stata individuato su un giornale italiano il necrologio del capitano di vascello Sommi Picenardi che la spia austriaca sapeva bene essere il comandante del *Da Vinci*[28] – riuscì a intuire che la corazzata italiana era effettivamente affondata in porto e provvide a comunicare l'importante notizia al proprio comando superiore a Pola già il 18 di agosto del 1916[29].

Mayer non si spiegava però, per quale ragione il Vincenzi non si fosse messo in contatto con lui in qualche modo per reclamare il premio promesso. Decise quindi d'inviare al Vincenzi una lettera, che rimase però senza risposta, quindi, il 26 agosto del 1916, un telegramma in codice con cui chiedeva al confidente di raggiungerlo urgentemente nella sede di Zurigo[30].

Vincenzi, che in quel momento si trovava presso Cattolica, ove stava trascorrendo le ferie estive con la famiglia, fu avvertito dell'arrivo del telegramma e, raggiunto Cimmaruta ad Ancona, gli riferì del contenuto del messaggio appena ricevuto. Il commissario

[28] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C2, fasc. 5: rapporto del capitano di fregata Mayer al comandante Risbek, doc.ti n. 71 e 72 di fogliazione.
[29] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C1, fasc. 27: telegramma a firma "Margherita Cuchet" in data 26 agosto 1916, doc. n. 128 di fogliazione. Il testo del telegramma era il seguente: «Riferendomi telegramma luglio faccio sapere cambiale scaduta. Banca federale offre liquidazione a condizioni favorevoli. Telegrafatemi vostro arrivo. Margherita Cuchet.».
[30] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C2, fasc. 5: rapporto del capitano di fregata Mayer al comandante Risbek, doc.ti n. 71 e 72 di fogliazione.

Cimmaruta, intuita l'importanza della comunicazione giunta da Zurigo, si adoperò presso i propri superiori affinché fosse rilasciato al Vincenzi un nuovo passaporto per recarsi nella città elvetica, poiché il primo, utilizzato per tutti i precedenti viaggi, era scaduto il 31 luglio di quell'anno. In realtà, sebbene Cimmaruta avesse saputo già dai primi giorni di agosto, tramite confidenze avute dai colleghi in servizio presso l'ufficio censura del commissariato di Ancona, dell'affondamento della corazzata da Vinci, né lui ne il Vincenzi misero in relazione il telegramma inviato dal Mayer con quel tragico evento. Egli si adoperò presso il Ministero degli Interni per consentire al Vincenzi di recarsi dal Mayer a Zurigo semplicemente perché, nonostante il Servizio Informazioni della Marina avesse ufficialmente chiuso quell'operazione, egli la riteneva, al contrario, ancora suscettibile d'importanti sviluppi.

Vincenzi, convinto dal Cimmaruta, si recò a Zurigo il 28 agosto del 1916. Ricevuto dal Mayer, gli fu chiesto da quanto tempo non avesse avuto contatti col proprio confidente maresciallo di marina e, dopo aver risposto, mentendo, di non avere sue notizie da un mese, ricevette dall'ufficiale austriaco le sue inaspettate congratulazioni per essere riuscito ad affondare la corazzata *Leonardo da Vinci*. Colto alla sprovvista, il commerciante modenese improvvisò e, per non dare modo al Mayer di credere che egli non avesse niente a che fare con quell'atto criminoso, decise di richiedere il compenso in precedenza concordato. Mayer però, pose come condizione per il pagamento dell'ingente somma la diffusione ufficiale della notizia della perdita dell'unità da parte italiana. A quel punto Vincenzi decise di rientrare in Italia ma, mancando il visto per il rientro sul suo passaporto, fu costretto ad attendere a Zurigo l'adempimento di tale formalità da parte delle autorità consolari italiane. Il 10 di settembre 1916, mentre Vincenzi si trovava ancora nella città svizzera, l'agenzia Stefani diffuse il comunicato inerente la tragica perdita della corazzata[31].

[31] A.U.S.M.M., fondo "Raccolta di base dei documenti della Regia Marina 1861-1939", b. 590: comunicato dell'agenzia Stefani in data 10 settembre 1916.

Vincenzi, dunque, si recò quindi nuovamente dal Mayer per reclamare la somma pattuita ma ricevette dalla spia austriaca la notizia che, non essendo egli riuscito a capire con certezza a chi imputare il successo del sabotaggio, avrebbe dovuto dividere il premio con un altro confidente di cui omise di fare il nome. Gli comunicò, inoltre, che avrebbe dovuto riscuotere la somma recandosi personalmente a Vienna. Ancora impossibilitato a far rientro in Italia per la mancanza del visto sul passaporto, Vincenzi acconsentì a recarsi a Vienna per riscuotere il premio, ma una volta arrivato nella capitale della duplice monarchia, pur ricevendo effettivamente dagli austriaci buoni del tesoro austro-ungarici per un controvalore di 500.000 lire, egli fu internato in un campo di concentramento sito nei pressi del villaggio di Oberhollabrunn[32]. Mayer, infatti, pur avendo mantenuto l'impegno di pagare il compenso per il sabotaggio, non poteva rischiare di compromettere la sua rete di confidenti a causa del Vincenzi che, ottenuto il premio in denaro, avrebbe potuto denunciarlo al nemico.

Nel frattempo, in Italia, con decreto luogotenenziale del Duca di Genova[33], il 3 settembre 1916, fu istituita una Commissione d'inchiesta tecnico-amministrativa, presieduta dal vice ammiraglio Napoleone Canevaro, incaricata d'indagare sulle cause dell'esplosione della Santa Barbara che portò all'affondamento della R.N. *Leonardo da Vinci*.

La Commissione, che annoverava tra i propri membri importanti personalità, quali l'onorevole ingegner Salvatore Orlando e il tenente generale del Genio Navale Giuseppe Valsecchi, iniziò subito i suoi lavori disponendo l'esecuzione di esperimenti volti a provare la stabilità degli esplosivi costituenti le polveri di lancio adottate dalla Regia Marina e la sicurezza dei circuiti e macchinari elettrici presenti

[32]A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C1, fasc. 27: verbale d'interrogatorio del sig. Vincenzi Enea in data 27 novembre 1918, doc.ti n. 18 - 23 di fogliazione.

[33]A.U.S.M.M., fondo "Raccolta di base dei documenti della Regia Marina 1861-1939", b. 590: Decreto luogotenenziale a firma Tommaso di Savoia duca di Genova in data 3 settembre 1916.

a bordo delle unità similari. La commissione, essendosi ben presto indirizzata verso l'origine dolosa del disastro, non tralasciò di richiedere all'Autorità giudiziaria militare la possibilità d'interrogare il sabotatore Nicola Larese, all'epoca in attesa di esecuzione della condanna capitale comminatagli dal Tribunale Militare di Ancona[34]. Purtroppo, a causa del netto rifiuto di collaborare con le odiate autorità italiane da parte di Larese, egli preferì portare con se nella bara i suoi segreti e, di conseguenza, quel filone d'indagine s'interruppe quasi subito.

I lavori della commissione erano ancora in corso quando, l'8 marzo del 1917, il Servizio Informazioni comunicò al Ministro della Marina, vice ammiraglio Camillo Corsi, di essere entrato in possesso di «alcuni documenti che gettano piena ed esauriente luce sull'origine e sulle modalità dell'attentato contro la Leonardo da Vinci»[35].

All'insaputa della commissione, infatti, gli uomini agli ordini del comandante Conz erano riusciti a compiere un'azione tanto rischiosa quanto di eccezionale importanza.

Non è questa la sede per raccontare nel dettaglio come nacque e come si svolse quello che è passato alla storia come *"Il colpo di Zurigo"*[36], basterà qui ricordare che, grazie il colpo effettuato dal manipolo di uomini del Servizio Informazioni della Marina guidato dal comandante Pompeo Aloisi, fu possibile disarticolare, da quel momento e per tutto il resto della guerra, la pericolosa rete di confidenti e potenziali sabotatori messa in piedi dal sotterraneo lavoro del Mayer. La "leva" con cui il Servizio Informazioni della

[34]A.U.S.M.M., fondo "Raccolta di base dei documenti della Regia Marina 1861-1939", b. 590: foglio in data 31 ottobre 1916 del Ministro della Marina Camillo Corsi indirizzato al Ministro della Guerra Gen. Paolo Morrone.
[35]A.U.S.M.M., fondo "Raccolta di base dei documenti della Regia Marina 1861-1939", b. 590: foglio prot. 30 RR.P. in data 8 marzo 1917 del IV Reparto dello Stato Maggiore Marina indirizzato al Ministro della Marina Corsi.
[36]Vedi GEMIGNANI, *Zurigo 1916*, COLLIVA, *Zurigo, 26-27 febbraio 1917*, SALES, *Il colpo di Zurigo*.

Marina riuscì a penetrare le segrete stanze della centrale spionistica di Zurigo fu, come si è detto, il tradimento di uno dei confidenti dell'ufficiale austrico: l'avvocato Livio Bini.

Bini, individuo inaffidabile e senza scrupoli, fu messo a libro paga come confidente dal Mayer già nel febbraio dal 1916, per un compenso di 1.000 franchi mensili. Richiamato alle armi, dato che la denuncia per falso in cambiali che egli aveva commesso nel 1915 non era stata ancora formalizzata, dovette rientrare in Italia ma fu riformato. Venuto a sapere del suo rientro in Italia, il Mayer gli richiese di operare come spia e sabotatore. Temendo di essere scoperto e arrestato, nel marzo del 1916 il Bini decise di rivolgersi al Direttore Generale di P.S. Vigliani denunciando l'incarico avuto. Data la sua conoscenza dell'ufficio del Mayer, il Bini fu posto anche al servizio del IV Reparto dello Stato maggiore Marina dal settembre dello stesso anno[37] e, grazie alle informazioni da questi fornite sull'ubicazione e le misure di sicurezza presenti nell'ufficio del Mayer, fu possibile per gli uomini del comandante Aloisi pianificare ed eseguire il famoso "colpo di Zurigo", che ebbe luogo nella notte tra il 28 e il 29 febbraio del 1917. La denuncia per falso in cambiali ai danni di tal Garibaldo Scotti, formalizzata nel agosto del 1916, fu, probabilmente un ulteriore stimolo a collaborare con le autorità di polizia italiane tanto che, nell'agosto del 1917, pochi mesi dopo il successo del "colpo di Zurigo", il procedimento penale intentato nei sui confronti fu archiviato per insufficienza di prove dal Pubblico Ministero[38].

Venuto a sapere dell'acquisizione di quegli importanti documenti, l'ammiraglio Canevaro richiese per la Commissione d'Inchiesta da lui presieduta gli speciali poteri di autorità giudiziaria all'epoca

[37]Archivio di Stato di Roma, Fondo "Tribunale penale di Roma", b. "processo Von lama –Burner «B»", deposizione del capitano di fregata Giuseppe Vaganoni in data 20 aprile 1925, doc. n. 79 e 80 di fogliazione.
[38]Lettera prot. n. 1155 in data 19 febbraio 2013 dell'Archivio di Stato di Firenze all'Autore.

previsti per casi del genere[39]. Tuttavia, il Ministro Corsi preferì trasmettere gli atti della commissione d'inchiesta all'Ufficio Centrale d'Investigazione, il servizio di controspionaggio del Ministero degli Interni retto dal vice questore Giovanni Gasti, che, a seguito di ulteriori indagini, sporse denuncia all'Autorità giudiziaria militare per il reato d'intelligenza col nemico a scopo di tradimento contro coloro che apparivano essere stati gli autori del misfatto: Enea Vincenzi, irreperibile dopo aver lasciato l'Italia, Ernesto Cimmaruta, che tanto si era esposto per prolungare l'operazione d'infiltrazione di quest'ultimo e il vero segretario del comandante Sommi Picenardi, l'incolpevole Capo furiere di prima classe Luigi Criscuolo, per il quale iniziò un lungo e penoso calvario giudiziario.

Le indagini, coordinate dal Gasti in persona, terminarono nell'inverno del 1918 senza risparmiare né Mondaini né Cannavacciuolo, i cui nomi, ovviamente, furono trovati all'interno degli elenchi dei confidenti sottratti a Mayer. Fortunatamente per questi ultimi, l'intervento del Reparto Informazioni della Marina, che confermò il loro servizio come agenti infiltrati, consentì a questi ultimi di uscire, non senza qualche vicissitudine, a testa alta dalla vicenda.

A conclusione delle indagini, il 14 novembre 1918, l'Ufficiale istruttore militare Angelo Bai inviò una relazione riassuntiva[40] al Procuratore presso il Tribunale Militare Marittimo della Spezia, commendator Emilio Tommasi che, fatto proprio il costrutto accusatorio, richiese al Comandante in Capo del Dipartimento

[39]A.U.S.M.M., fondo "Raccolta di base dei documenti della Regia Marina 1861-1939", b. 590: foglio prot. 27 RR.P. in data 7 marzo 1917 del presidente della Commissione d'inchiesta sul sinistro della R.N. "L. da Vinci" indirizzata al Ministro della Marina.

[40]A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C1, fasc. 12: Relazione al Pubblico Ministero presso il Tribunale Militare della Spezia in data 14 novembre 1918, doc.ti n. 139 - 180 di fogliazione.

Militare e della Piazza Marittima di quel dipartimento il rinvio a giudizio dei tre indagati e del contumace Giuseppe Gaeta[41].

Il contrammiraglio Ernesto Solari, esaminati gli atti, accolse la richiesta dell'ufficiale istruttore e, con ordinanza del successivo 23 novembre[42] rinviò a giudizio gli indagati presso la sede staccata di Genova del Tribunale Militare Marittimo della Spezia presieduta dal capitano di vascello Gino Ducci.

Passarono pochi giorni e, il 26 novembre 1918, il Vincenzi, nel frattempo liberato dalle autorità dell'ormai disciolto impero austro-ungarico, si presentò al comando dei R. Carabinieri presso il posto di frontiera di Trento presentandosi come spia e patriota italiano e richiedendo di poter rientrare nel Regno. Ai carabinieri bastarono pochi, sbrigativi controlli, per scoprire che per il Vincenzi era pendente un mandato di cattura e, con grande stupore del commerciante modenese, ne dettero immediata esecuzione[43].

Il processo ai presunti attentatori della corazzata *Leonardo da Vinci* si aprì a Genova il 6 febbraio 1919 e vide, tra i primi atti, la costituzione di parte civile della Regia Marina e dei parenti di numerose vittime del disastro, mentre gli avvocati degli imputati, estremamente motivati a difendere i propri assistiti nell'ambito di quel procedimento, già divenuto, per l'epoca, un evento mediatico, si opposero alla messa agli atti dei documenti sottratti dal Servizio Informazioni al comandante Mayer senza l'esecuzione di una perizia di parte sull'autenticità di quelle carte. Alla richiesta degli avvocati difensori il comandante Ducci si oppose, ordinando l'acquisizione agli atti dei documenti di Zurigo salvo accertarne, in seguito, la

[41]A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C1, fasc. 12: Conclusioni del Pubblico Ministero presso il Tribunale Militare della Spezia in data 14 novembre 1918, doc.ti n. 181 - 185 di fogliazione.
[42]A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C1, fasc. 26: Ordinanza del Comandante in Capo del Dipartimento e della Piazza Marittima della Spezia in data 23 novembre 1918, doc.ti n. 1 - 3 di fogliazione.
[43] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C1, fasc. 27: verbale d'arresto del sig. Vincenzi Enea in data 26 novembre 1918, doc. n. 3 di fogliazione.

veridicità per mezzo di specifiche indagini. La decisione del presidente del Tribunale si dimostrò ben presto una decisione avventata. Infatti, nell'udienza del 30 giugno 1919 furono messi agli atti alcuni documenti, trasmessi al Tribunale dall'Ufficio Centrale d'Investigazione[44], anch'essi attribuiti a Mayer. Quei nuovi documenti, però, altro non erano che falsi grossolani, come lo stesso Gasti ebbe ad ammettere in una successiva udienza del processo[45], inventati di sana pianta da un sedicente ex agente segreto austro-ungarico, tal Vittorio Steeger, per truffare, a scopo di lucro, il Ministero degli Interni.

La decisione d'imperio del comandante Ducci provocò, da parte dei difensori dei tre imputati, la formulazione di un'istanza, peraltro subito respinta dallo stesso Presidente del Tribunale, volta ad ottenere il rinvio della causa ad altra sede. Il provvedimento era motivato dall'incidente di falso, sollevato dagli stessi avvocati difensori, in seguito dell'acquisizione agli atti delle carte apocrife di Zurigo.

Il processo si protrasse stancamente, in un muro contro muro tra il Presidente Ducci e la difesa degli imputati fino a quando, il Regio Decreto del 27 settembre 1919 n. 1771, che devolveva nuovamente la competenza sui reati militari commessi da civili ai tribunali ordinari, non né sancì il prematuro e definitivo termine.

Gli atti del processo furono quindi inviati, il 13 ottobre 1919[46], alla Corte d'Appello delle Puglie in Trani, ritenuta competente a procedere per quel procedimento.

---

[44] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C5, fasc. 32: foglio prot. n. 3540 in data 22 aprile 1919 dell'Ufficio Centrale d'Investigazione al Tribunale Militare Marittimo di La Spezia, Sezione di Genova, doc.ti n. 523 - 524 di fogliazione.

[45] A.S-Ta, fondo Tribunale Militare, busta 630/C7, fasc. 32: Deposizione del prefetto Giovanni Gasti del 26 giugno 1919. Sulla vicenda si veda anche: RIZZA, *I documenti ritrovati*, *passim*.

[46] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C5, fasc. 36: foglio prot. n. 992 in data 13 ottobre 1919 del Tribunale Militare Marittimo di La Spezia, Sezione di Genova al Procuratore Generale del Re presso la Corte d'Appello di Trani, doc. n. 4 di fogliazione.

Finalmente, dopo aver nuovamente esaminato gli atti e testimoni e disposto un supplemento d'indagine, La Corte d'Appello di Trani, con sentenza in data 4 giugno 1920, prosciolse tutti gli imputati dai reati loro ascritti per insufficienza di prove[47].

Ma la storia processuale legata a questa intricata vicenda non si concluse con il processo celebrato a Trani. Motivati a ottenere un'assoluzione con formula piena, con la quale ristabilire in maniera incontrovertibile la loro onorabilità, il Vincenzi e il Cimmaruta fecero istanza di riapertura delle indagini nel giugno del 1921[48], rigettata, con sentenza in data 20 febbraio 1925[49], dalla Corte D'Appello di Trani.

Nel dicembre dello stesso anno il collegio difensivo di Vincenzi e Cimmaruta presentò una nuova istanza di riapertura delle indagini. Questa seconda richiesta era basata sulla presentazione, da parte degli avvocati difensori, di nuovi elementi ritenuti di fondamentale importanza per far piena luce sull'intera vicenda. Tra questi, vi era la segnalazione all'Autorità giudiziaria del nome dell'ingegner Cesare Santoro, ex ufficiale di Marina, congedato per comportamento ignominioso, riciclatosi come giornalista e impresario teatrale a Roma.

Anche il nome di Santoro era stato trovato nell'elenco dei confidenti del Mayer. Questa circostanza, insieme al titolo di "ingegnere" e all'essere stato ufficiale di Marina, quindi pratico di navi ed Arsenali Marittimi, ne faceva, secondo gli avvocati di Vincenzi e Cimmaruta, il sospettato principale quale autore del drammatico attentato alla dreadnought italiana. Questo perché, come vedremo, nel corso delle indagini si scoprì che anche un'altra spia, coperta dallo pseudonimo di Ingegner Fall, aveva promesso a Mayer

[47] Archivio di Stato di Trani, Fondo "Corte d'Appello", sentenza n. 124 del 4 giugno 1920

[48] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C3 fasc. 37: Istanza in data 30 giugno 1921 del sig. Vincenzi Enea, doc.ti n. 1 -19 di fogliazione.

[49] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C3 fasc. 37: sentenza in data 20 febbraio 1925 della Corte d'Appello di Trani, doc.ti n. 130 -134 di foliazione.

di affondare il Leonardo da Vinci. In realtà, Santoro, che pur era effettivamente al soldo del Mayer, si dimostrò essere completamente estraneo a quella vicenda. Fu però processato e, ritenuto colpevole di tradimento e intelligenza col nemico, condannato a venti anni di reclusione dal Tribunale Militare di Roma nel maggio del 1918.

Santoro, però, non scontò mai per intero la sua pena. Già tre anni dopo essa fu dimezzata grazie ad un provvidenziale Regio Decreto, e, poco tempo dopo, ridotta ulteriormente con un altro provvedimento similare. Resta da chiedersi la ragione di tali generosi atti di clemenza. Secondo Peter Tompkins nel suo "Dalle carte segrete del Duce"[50], l'inspiegabile clemenza dimostrata verso Cesare Santoro sarebbe spiegabile con una specie di baratto messo in atto tra il Governo italiano, presieduto da Benito Mussolini, e Giovanni Santoro, Avvocato Generale presso la Corte di Cassazione e zio dell'ex ufficiale di Marina. Il giudice Santoro, infatti, fungeva da Pubblico Ministero nel processo intentato contro il quadrumviro Emilio De Bono per il delitto Matteotti, celebrato dal Senato riunito in Alta Corte di Giustizia. Il De Bono uscì assolto dal processo, grazie anche alla favorevole requisitoria del pubblico ministero e, secondo il Tompkins, il nipote del senatore Santoro poté godere dei due provvedimenti di clemenza proposti dal Governo. In realtà le date sembrerebbero non coincidere, perché il processo De Bono fu celebrato nell'inverno del 1925, mentre il primo provvedimento di clemenza di cui usufruì Cesare Santoro risale al 1921. Ma questa, comunque, è un'altra storia.

Le nuove evidenze fornite dalla difesa di Vincenzi e Cimmaruta furono tuttavia ritenute sufficienti alla Corte d'Appello di Trani per ordinare, nel marzo del 1926, la revisione del processo[51] che, celebrato dalla Corte d'Appello delle Puglie sedente in Bari, si

[50] P. TOMPKINS, *Dalle carte segrete del Duce*, Milano: Il Saggiatore, 2010, pp. 253, 254.

[51] A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C7 fasc. 37bis: Ordinanza in data 3 febbraio 1926 della sezione Accusa della Corte d'Appello di Bari, doc.ti n. 6 e 7 di foliazione.

concluse, il 30 settembre successivo, con l'assoluzione "per non aver commesso il fatto" per tutti e tre gli imputati.

Il Tribunale di secondo grado del capoluogo pugliese aveva dunque sposato appieno la linea difensiva attribuendo, in mancanza di altri imputati, la perdita della corazzata a una *«triste iettura, da cui non fu immune quasi nessuna delle nazioni belligeranti»*[52].

A corroborare la tesi difensiva del Vincenzi e del Cimmaruta fu, soprattutto, la deposizione resa dal colonello Odoardo Marchetti, capo del Servizio Informazioni del Comando Supremo del R. Esercito, che, a guerra finita, inviò l'ex corriere del Marine Evidenz Bureau e suo confidente, Antonio Wagner, a colloquio con Franz Schnaider, nel frattempo ritiratosi a vita privata a Vienna.

Il fedele collaboratore del comandante Mayer, pur rifiutandosi di fornire i nomi di coloro che, secondo lui, furono i veri attentatori, dichiarò che il «Vincenzi era innocente e che, affondata la Leonardo da Vinci, dovendo pagare il premio a qualcuno, il Mayer aveva chiamato telegraficamente a Zurigo Enea Vincenzi e gli aveva pagato un quarto di milione di corone in cartelle del prestito di guerra austriaco»[53]. Stessa ammissione fece il comandante Risbek, anch'egli avvicinato dal Wagner nel corso di quella missione. Dunque, sia Mayer sia Risbek sapevano che la perdita della nave di linea nemica non poteva essere ascrivibile al Vincenzi, ma preferirono comunque pagargli metà del compenso pattuito, probabilmente per giustificare il successo della loro attività d'intelligence offensiva e mettersi in bella luce con i propri superiori. Sia Mayer sia il Risbek, infatti, dopo l'affondamento del Leonardo da Vinci vennero sia promossi al grado superiore che decorati.

Seguendo la pista investigativa del sabotaggio, le prime indagini, condotte all'indomani del disastro dagli uomini del questore Gasti, si

[52]Archivio di Stato di Bari, fondo "Corte d'Appello", sentenza n. 259 in data 30 settembre 1926 della Corte d'Appello delle Puglie sedente in Bari.
[53]A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C7 fasc. "Processo Santoro e altri": deposizione del teste Antonio Wagner in data 25 giugno 1925, doc.ti n. 208 - 201 di fogliazione.

concentrarono su due cuochi civili, tali Tommaso Pugliese e Alberto Blasi, entrambi miracolosamente scampati sia all'affondamento della corazzata *Benedetto Brin*, sia a quello del *Leonardo da Vinci*[54]. Dopo lunghe indagini, però, quella pista non portò a nulla di concreto. E, probabilmente, a niente di concreto si sarebbe giunti se, come noto, nel febbraio del 1917, il "colpo di Zurigo" non avesse consentito di acquisire i documenti in base ai quali fu imperniata tutta la vicenda processuale fin qui descritta.

Di certo possiamo dire che, se sabotaggio ci fu, esso non fu imputabile alle trame del comandante Mayer. Come fu appurato in sede processuale, egli, conscio del fatto che molti di coloro che millantavano dinnanzi a lui la possibilità di compiere attentati e sabotaggi ai danni dell'Italia altro non erano che avventurieri e truffatori in cerca di facili guadagni o della maniera di sbarcare il lunario, per avere maggiore possibilità di successo incaricò contemporaneamente due dei suoi confidenti di compiere il sabotaggio a bordo del Leonardo da Vinci. Oltre al Vincenzi, infatti, l'incarico di sabotare la corazzata italiana fu affidato anche a un altro confidente: il giornalista vaticanista di origine ungherese Friedrich Von Lama che, all'ingresso in guerra dell'Italia dovette lasciare la sua residenza a Roma e riparare a Lugano dove fu messo a libro paga dal *Marine Evidenzbureau*. Il Von Lama che all'inizio era stato assoldato per fornire giornalmente a Mayer la rassegna stampa dei principali quotidiani italiani, ben presto sostenne di aver reclutato, per mezzo di un'altra spia di nome Riccardo Burner, un italiano di forti sentimenti antipatriottici, che egli celò dietro lo pseudonimo di Ingegner Leo Fall. Anche questa fantomatica spia, che Von Lama raccontava potersi liberamente muovere all'interno delle polveriere e dei Regi Arsenali italiani in quanto operaio civile della Marina, fu dunque incaricata dal Mayer di portare a termine l'attentato al *Da Vinci*, tanto che, essendo effettivamente avvenuto il sinistro, l'ufficiale austriaco, non sapendo con certezza a chi dei due attribuire

[54]Archivio Centrale dello Stato (A.C.S.), fondo "Ministero degli Interni, Direzione Generale di P.S., Ufficio Affari Riservati", fascicolo intestato a "Affondamento Leonardo da Vinci".

l'affondamento della corazzata italiana, divise in parti uguali il premio pattuito di un milione di lire, salvo trattenere nella sua cassaforte la metà spettante al gruppo Von Lama a seguito della rinuncia, resa per iscritto da quest'ultimo, a pretendere qualsiasi tipo di compenso per la presunta azione di sabotaggio.

Dopo l'acquisizione dei documenti provenienti dalla cassaforte di Mayer, l'Ufficio Centrale d'Investigazione compì, con il supporto e la collaborazione degli uomini della Regia Marina, approfondite indagini per venire a capo della vera identità del fantomatico Leo Fall, ma tutte le informazioni che il sedicente ingegnere aveva fornito, per il tramite della coppia Von Lama – Burner, al Mayer, sottoposte a rigorosi controlli incrociati, si rivelarono assolutamente false[55].

Del resto, lo stesso ammiraglio Risbek, tenuto costantemente aggiornato da Mayer sull'andamento delle sue attività d'intelligence, investito dei dubbi avanzati dal suo sottordine su chi davvero avesse provocato l'affondamento della corazzata nemica, ebbe a rispondere: «Caro Mayer… la dimostrazione che la [perdita della] Leonardo da Vinci è merito nostro possiamo affidarla tranquillamente alla Commissione d'inchiesta italiana»[56].

Fatalità o sabotaggio, dunque? Una risposta chiara è netta non è possibile. Giuridicamente fu un incidente. Operativamente, pure, una volta che si considerino i mezzi a disposizione e la totale disorganizzazione dei presunti attentatori. Storicamente, infine, siamo davanti, come spesso avviene, a un grosso forse che pende, probabilmente, dalla parte dell'incidente.

[55]A.C.S., fondo "Ministero degli Interni, Direzione Generale di P.S., Ufficio Centrale d'Investigazione", fascicolo intestato a "Leo Fall".

[56]A.S.-Ta, Fondo "Tribunale Militare", b. n. 630/C2, fasc. 5: traduzione del foglio in data 20 settembre 1916 del *Marine Evidenzbureau* di Pola al capitano di fregata Rudolf Mayer, doc. n. 29 di fogliazione.

L'unica cosa che oggi possiamo fare, a quasi cento anni da quei tragici fatti, scomparsi tutti i testimoni diretti di quella dolorosa vicenda, è onorare la memoria di quei marinai del *Leonardo* il cui sacrificio va celebrato con lo stesso rispetto attribuito a coloro che ebbero il più luminoso e immediato destino di cadere in battaglia, fronte al nemico.

Signore e signori, grazie per la vostra cortese attenzione.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

TESTI A STAMPA:

M. CASSINI, *Zurigo operazione cassaforte*, Brescia: La scuola, 1978.

M. DA MONTE, *Uomini ombra. Ricordi di un addetto al Servizio Segreto navale,* Roma: N.E.M.I., 1955.

A. PETHÖ, *I servizi segreti dell'Austria-Ungheria*, Gorizia: Libreria editrice goriziana, 2001.

A. PALOSCIA, *Benedetto tra le spie,* Roma: Editori riuniti, 2007.

T. POIAN, *Il colpo di Zurigo,* Brescia: Nordpress, 2003.

M. RONGE, *Spionaggio,* Napoli: Editrice Tirrena, 1930.

N. SALES, *Il Colpo di Zurigo*, Trieste: Eugenio Borsatti editore, 1951.

F. SCALZO, *Due navi, il Re, il Papa e i fratelli Rosselli,* Roma, Edizioni Settimo sigillo, 2003.

ARTICOLI E SAGGI:

S. J. BUCHET, F. POGGI, *Le tragedie del Benedetto Brin e del Leonardo da Vinci* in «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», anno XXII, giugno 2008, pp. 199-262.

G. COLLIVA, *Zurigo, 29-27 febbraio 1917: la Marina italiana e l'operazione Mayer,* in «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», anno XXIV, sett.-dic. 2010, pp. 13-66.

M. GEMIGNANI, *Zurigo 1916, un colpo risolutivo*, in «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», anno III, sett.-dic. 1989, pp. 153-170.

A. GIONFRIDA, *Aspetti del coordinamento militare tra l'Italia e l'Intesa prima di Caporetto*, in «Società Italiana di Storia Militare - Quaderno 1999, 2003, pp. 31-68.

A. MASSIGNANI, *La grande guerra segreta sul mare,* in «La grande guerra Navale sul mare 1914-1918», Rossato editore, Valdagno (Vicenza), 2002.

S. ORLANDO, *Il servizio informazioni della Marina Militare. Organizzazione e compiti (1884-1947),* in «Società Italiana di Storia Militare - Quaderno 1999» 2003, pp. 183-205.

C. PAOLETTI, *Proposte di rivisitazione storiografica degli avvenimenti della Grande Guerra sul mare e del ruolo della Regia Marina,* in «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», anno XXIII, giugno 2009, pp. 117-147.

C. RIZZA, *I documenti ritrovati*, in «Rivista Marittima», anno CXLVII, giugno 2014, pp. 104-116.

RIFERIMENTI ARCHIVISTICI

Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare, Roma**:** Fondo "Documenti di base della R. Marina 1861-1939", buste n. 590, 619, 2134, 2135, 2136.

Archivio Centrale dello Stato, Roma**:** fondo "Ministero degli Interni, Direzione Generale P.S. - U.C.I", fascicolo intestato a "Leo Fall", fascicolo intestato a "Rudolf Mayer", , fondo "Ministero degli Interni, Direzione Generale P.S. – Ufficio affari generali e riservati", fascicolo intestato "Affondamento della R.N. *Leonardo Da Vinci*", fascicolo intestato "Centrale Spionistica di Zurigo".

Archivio di Stato, Roma: fondo "Tribunale penale di Roma", buste relative al procedimento Federico Von Lama e Riccardo Burner (anni 1917 – 1927).

Archivio di Stato, Bari: fondo "Corte d'appello di Bari", raccolta delle sentenze anno 1926.

Archivio di Stato, Taranto: fondo "Tribunale Militare di Taranto", buste dal n. 630/C1 al n. 630/C7.

Archivio di Stato, Trani: fondo "Corte d'Appello", raccolta delle sentenze relative all'anno 1920.

Archivio del Senato della Repubblica (on-line): fascicoli relativi ai senatori ammiraglio Felice Napoleone Canevaro, prefetto Giacomo Vigliani e Giovanni Santoro.

Archivio della Direzione Generale del personale militare, pratica intestata a nome del Tenente di Vascello Cesare Santoro.

Claudio Rizza

L'azione navale del 15 maggio 1917 nel Canale d'Otranto[1]

1. Guerra sottomarina a oltranza

A partire dal 1° febbraio 1917, con la decisione presa dagli Imperi Centrali (in pratica della sola Germania) di praticare la guerra sottomarina ad oltranza, *«la condotta strategica del conflitto passò alla guerra marittima. La guerra mondiale si trasformò in una guerra economica»*[2]. In pratica, nel Mediterraneo, questo tipo di operazioni dirette contro le comunicazioni marittime era già in atto da due anni. I 28 battelli austro-tedeschi presenti tra Gibilterra e i Dardanelli riuscirono, ciascuno, ad affondare *«in media, 700 tonnellate al giorno di naviglio mercantile alleato, per un totale complessivo di 220.121 tonnellate di stazza lorda»,*[3] ponendo, in tal modo, una seria minaccia al regolare flusso di rifornimenti diretti in Italia e Francia.

Quelli stessi battelli, di base principalmente a Pola e Cattaro, uniche basi di raddobbo disponibili, dovevano continuamente attraversare il canale di Otranto, vera e propria *«porta di uscita in Mediterraneo delle potenze centrali»*[4]. Il contrasto dei sommergibili austro-tedeschi attraverso quel passaggio obbligato era stato organizzato, già dal settembre del 1915, mediante un dispositivo mobile basato su una flottiglia di pescherecci d'altura britannici (*trawler e drifter)* trainanti ciascuno circa 1.000 metri di reti da pesca che dovevano fungere, con un certo ottimismo, da "indicatrici" della presenza di sommergibili immersi. Questo sbarramento "mobile", esteso tra il parallelo passante per Torre Orso e quello passante 15

---

[1] Relazione svolta l'11 maggio 2017, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale di Brindisi, nella VII sessione, avente a tema *La battaglia navale del Canale d'Otranto (14-15 maggio 1917),* dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

[2] SOKOL, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria*. III, p, 23.

[3] FERRANTE, *Le operazioni navali in Adriatico,* p. 151.

[4] *Ivi*, p. 43.

miglia più a sud, era protetto, a sua volta, da pattugliamenti quotidiani di siluranti italiane e francesi eseguiti sopra e sotto la "fascia" coperta dai pescherecci. Contribuivano alla scoperta dei sommergibili, sebbene privi di apparati radio, anche i piccoli idrovolanti italiani, britannici e francesi di base a Varano, Brindisi, Otranto, Valona e Corfù.

Nel corso della conferenza navale interalleata indetta a Corfù tra il 28 aprile e il 1 maggio 1917 a bordo della ammiraglia francese *Atmah*, la questione della deludente efficienza dello sbarramento del Canale d'Otranto fu posta all'ordine del giorno, essendo le cifre degli affondamenti salite *«da un valore medio di 80.000 tonnellate nel primo quadrimestre del 1917, a 210.000 tonnellate nell'aprile dello stesso anno»*[5]. Riconosciuti gli scarsi risultati del dispositivo mobile, si decise d'incrementare ulteriormente sia il numero di pescherecci di pattuglia, portandoli ad un totale di 112, che il servizio di protezione svolto dalle unità militari in crociera, ponendo l'obiettivo futuro di sostituire, o meglio integrare, lo sbarramento mobile con uno fisso, la cui ciclopica realizzazione non sarebbe stata né semplice né immediata[6].

Sul fronte opposto, già dalla primavera del 1915, la Marina asburgica aveva dislocato a Cattaro una divisione composta da due incrociatori corazzati della classe «Monarch», tre veloci esploratori della classe «Helgoland» e una flottiglia di siluranti, tra le quali spiccavano i moderni cacciatorpediniere della classe «Tátra». Con queste forze leggere, la Marina austro-ungarica (a.u.) aveva condotto nel basso Adriatico, sia pure con risultati complessivamente modesti, una «guerriglia navale», culminata in *«14 brevi bombardamenti costieri di piccole località prive di valore militare»*[7] e in alcune puntate contro il traffico di truppe e rifornimenti tra l'Italia e

[5] *Ivi,* p. 45.

[6] Lo sbarramento retale fisso fu iniziato il 23 aprile del 1918 e completato il 30 settembre dello stesso anno, dopo 141 giorni di lavoro effettivo e la posa di 66.000 m di reti metalliche (cfr. UFFICIO DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA, *Cronistoria,* V, *passim*).

[7] CERNUSCHI - GAZZI, *Canale d'Otranto,* p. 56.

l'Albania. Soltanto nel periodo compreso tra l'aprile e il dicembre del 1916, le unità di base a Cattaro uscirono in mare, col favore delle tenebre, nove volte, affondando tre drifter britannici nel corso di due rapidi scontri notturni[8].

«Nella battaglia sottomarina decisiva che si stava combattendo nel Mediterraneo, l'imperativo strategico austriaco era dunque quello di assicurare ai sommergibili il libero transito del Canale di Otranto, dove peraltro la vigilanza alleata, almeno nei propositi, si stava rafforzando; fu questa la genesi dell'azione navale del 15 maggio 1917»[9].

2. Il piano austriaco

Fortemente incoraggiata dal capitano di vascello Miklós Horthy de Nagybánia, brillante e ambizioso comandante dell'esploratore *Novara,* l'incursione del gruppo navale leggero a.u. sviluppatasi tra il 14 e il 15 maggio del 1917, si proponeva il duplice obiettivo di colpire di sorpresa i pescherecci britannici impegnati nel servizio di vigilanza nel Canale d'Otranto e di compiere, altresì, una scorreria ai danni dei convogli che rifornivano le truppe del R. Esercito impegnate al di là dell'Adriatico.

Furono all'uopo costituiti due gruppi navali, uno comprendente i tre veloci esploratori della classe "Helgoland" (*Helgoland, Saïda e Novara*, quest'ultimo comandato dal capitano di vascello Horthy, che era anche il Comandante superiore in mare), destinato ad attaccare lo sbarramento mobile in tre diversi punti, e l'altro formato dai cacciatorpediniere *Csapel* e *Balaton*[10], il cui compito era quello di

[8] Si trattava del drifter *Beneficient*, affondato nello scontro del 31 maggio 1916 contro la squadra composta dalle unità a.u. *Orjen, Balaton*, *77T, 79T e 81T,* e dei drifter *Astrum Spei* e *Clavis,* sorpresi dall'esploratore *Novara,* scortato dalle torpediniere *73F, 54T e 87F.* (Fonte: CERNUSCHI, *Battaglie sconosciute,* pp.. 256 – 267).

[9] FERRANTE, *Le operazioni navali in Adriatico,* p. 152.

[10] Il piano originale prevedeva l'uscita in mare anche del cacciatorpediniere *Tatra* il quale, però, a causa di un'avaria, non poté prendere parte all'azione, venendo poi assegnato al gruppo di scorta all'incrociatore corazzato *Sankt Georg*.

ricercare e distruggere eventuali convogli alleati diretti in Albania. Gli austro-ungarici, pur operando divisi, contavano di riunirsi in tempo in caso di necessità. Il piano di operazioni, redatto a Cattaro e approvato a Pola[11] prevedeva, inoltre, la presenza in mare di tre sommergibili: gli austriaci *U4* e *U27,* in agguato rispettivamente a sud di Valona e a nord di Brindisi, e l'*U89* (alias il tedesco *UC25*), cui era stato ordinata la posa di un piccolo sbarramento di mine sulla rotta di sicurezza di quest'ultimo porto. A Cattaro rimanevano pronti a muovere, a partire dalle 5 del mattino del 15 maggio, due ulteriori gruppi costituiti, rispettivamente, dall'incrociatore corazzato *Sankt Georg*, e dalla vecchia corazzata costiera *Budapest* con le rispettive siluranti di scorta. Infine, furono disposte le sortite di sei sezioni di idrovolanti cui fu affidato il compito di effettuare una ricognizione sulle basi italiane di Brindisi e Valona e di esplorare, per tutta la durata stimata dell'operazione, il braccio di mare tra Cattaro e Brindisi alla ricerca di unità alleate eventualmente in mare. Particolare importante, i velivoli asburgici erano dotati di radio e le loro comunicazioni dovevano essere raccolte e rilanciate da una stazione a terra di coordinamento e controllo.

La notte sul 15 maggio erano in mare, al solito, una sessantina di pescherecci d'altura britannici. Una squadriglia di unità sottili, composta dall'esploratore *Mirabello* e dai caccia francesi *Cdt. Rivière*, *Bisson* e *Cimeterre*, eseguiva una crociera di protezione dello sbarramento mobile mentre due sommergibili, l'italiano *F10* e il francese *Bernuouilli*, in agguato rispettivamente davanti a Cattaro e a San Giovanni di Medua, integravano il quadro delle forze in mare, ignare della prossima puntata avversaria. Un convoglio diretto a Valona e composto dai piroscafi *Carroccio*[12], *Verità* e *Bersagliere,* scortati dal piccolo e ormai vetusto cacciatorpediniere *Borea,* aveva lasciato, infine, Gallipoli alle 10 del 14 maggio così da trovarsi, alle ore 7 del 15, a 6 miglia da Capo Linguetta.

[11] «*Kreuzer Flottilen Kommando*»
[12] Il *Carroccio* era l'ex piroscafo tedesco sequestrato *Choising*.

3. L'attacco al convoglio "Borea"

Salpati da Cattaro alle 18.20 del 14 maggio, i caccia *Csapel* e *Balaton* diressero, come da ordini, dapprima sotto costa fino all'altezza di Dulcigno (all'epoca in mano austriaca), dove giunsero intorno alle 21, quindi per il punto 15 miglia al traverso di Saseno e da qui, procedendo nuovamente verso la costa, in direzione del monte Elias a sud di Valona. L'Intelligence della Marina a.u. aveva infatti apprezzato[13] che i convogli italiani diretti in Albania erano usi attraversare il Canale d'Otranto in modo da giungere, nelle prime ore del mattino, poche miglia a sud-ovest di Capo Linguetta per poi iniziare l'atterraggio a Valona. Poco dopo le 3 del 15 maggio, dopo aver fatto rotta per alcuni minuti verso sud-est a breve distanza dalla costa Albanese, le due siluranti a.u. scorsero, quasi di controbordo sulla dritta, il convoglio: i tre piroscafi erano disposti in linea di fila mentre il *Borea* zigzagava in testa alla formazione. Incuranti, ovviamente, del segnale di riconoscimento lanciato a lampi di luce dal *Borea, Csapel* e *Balaton* aumentarono alla massima velocità, illuminarono con i proiettori i bersagli e aprirono il fuoco, alla distanza di circa 1.000 metri, rispettivamente sul c.t. italiano e il sul piroscafo *Carroccio*, primo della linea di fila. A poco valse il tentativo fatto dal *Borea* di difendere le navi da carico aumentando a sua volta la velocità e venendo decisamente a dritta per cercare di attaccare col siluro le unità nemiche. Il caccia italiano fu centrato già al secondo colpo sparato dal pezzo prodiero del *Csapel*; il proiettile recise la condotta principale del vapore lasciando la silurante italiana immobile e priva di energia elettrica. Mentre il *Borea* replicava contro le ombre dei caccia a.u. che defilavano di controbordo con un debole fuoco d'artiglieria, il *Csapel* spostò il proprio tiro sui restanti piroscafi. Terminata questa prima fase del combattimento, durante la quale il *Csapel* lanciò anche due siluri contro i bastimenti da carico, senza tuttavia colpirli, le unità sottili asburgiche sospesero il fuoco e

[13] Le osservazioni erano state fatte dal tenente di vascello Rudolf Singule, comandante del sommergibile U4.

accostarono a dritta verso il punto di riunione fissato con il gruppo degli esploratori, ossia 15 miglia a ovest di Capo Linguetta. Ultimata l'accostata, mentre defilavano sulla sinistra del convoglio italiano, le unità a.u. aprirono nuovamente il tiro sul convoglio per ulteriori cinque minuti, provocando un vasto e incontrollabile incendio a bordo del *Carroccio*.

Alle 3.45 il combattimento era terminato. Il comandante del *Csapel*, capitano di fregata Johannes von Liechtenstein, giudicando probabile il fatto che fosse stato lanciato l'allarme alle forze navali italiane stanziate a Valona[14], reputò, a questo punto, poco prudente proseguire l'azione e diresse per il punto di riunione. Delle quattro unità costituenti il convoglio, due, il *Borea* e il *Carroccio*, andarono perdute, le altre, i piroscafi *Bersagliere* e *Verità*, giunsero salvi a Valona, sebbene quest'ultimo dovesse essere soccorso dal rimorchiatore d'altura *Luni*[15]. I circa 40 minuti di fuoco delle siluranti a.u. erano costati la perdita di 16 marinai e il ferimento di altri 21.

4. L'attacco allo sbarramento mobile

Uscito in mare alle 19.45 del 14 maggio, il gruppo degli esploratori al comando di Horthy diresse su un punto 10 miglia a levante di Otranto dove giunse, senza essere avvistato, alle 3.10 del 15. Da quel momento i tre esploratori si separarono per attaccare i pescherecci britannici. Circa un quarto d'ora dopo l'*Helgoland*, cui era stato assegnata la zona d'attacco più a ponente, avvistò di prora alcuni drifter ma, per evitare di dare l'allarme troppo in anticipo, li oltrepassò proseguendo, non scorto, in direzione di S. Maria di Leuca. Intorno alle 4.30, invertita la rotta, le vedette di quella nave

[14] In realtà, né il *Borea*, né il *Carroccio*, entrambe dotate di apparecchi radio, riuscirono a dare l'allarme a causa dei gravi e repentini danni causati dalle artiglierie nemiche.

[15] A causa del violento incendio sviluppatosi a bordo, il *Verità* fu abbondonato dall'equipaggio; successivamente, quattro uomini del rimorchiatore *Luni*, giunto sul posto alle 8 del mattino, riuscirono a salire sul mercantile e ad assicurarvi il cavo di rimorchio.

avvistarono, verso levante, alcune vampe di cannonate e razzi bianchi di segnalazione, quindi fu la volta di alcuni pescherecci britannici segnalati a proravia. Pochi minuti dopo, l'esploratore a.u. aprì il fuoco sui drifter dalla distanza di circa 800 metri, affondandone subito uno e danneggiandone gravemente altri tre. Terminata l'azione, l'*Helgoland* recuperò 18 naufraghi britannici e diresse verso il punto di riunione, facendo bene attenzione a non incappare nelle reti da pesca, mollate dai drifter all'inizio dell'attacco.

Il *Saïda*, cui era stato assegnato il settore centrale dello sbarramento, giunse per primo in zona, avvistando numerosi drifter a cavallo della propria prora. Per non iniziare l'attacco troppo presto e per non rischiare di essere scoperto, fermò le macchine e attese, immobile, per circa mezz'ora. Alle 4.20 aprì il fuoco contro i pescherecci affondandone due e danneggiandone seriamente un terzo, nonostante la vivace reazione delle piccole unità britanniche. Un ora dopo l'inizio dell'azione, il *Saïda* diresse verso il punto di riunione ricongiungendosi con l'*Helgoland* e il *Novara* alle 7 del mattino.

Dopo la separazione, il *Novara*, evitato un primo gruppo di drifter che era stato scorto troppo presto rispetto all'ora fissata per l'inizio dell'attacco, proseguì verso l'isola di Fano senza avvistare altri pescherecci di pattuglia. Invertita la rotta, incontrò, intorno alle 5, un secondo gruppo di drifter contro i quali aprì immediatamente il fuoco. Nonostante la caparbia resistenza dei marinai britannici, i quali riuscirono a piazzare un paio di colpi di cannone da 57 mm sull'esploratore a.u. provocando lievissimi danni, fu una mattanza: 10 drifter affondati e 35 marinai catturati. In tutto le perdite umane britanniche ammontarono a 9 marinai caduti e 72 prigionieri

5. La reazione dell'Intesa

Tra le 3.30 e le 4.30 del 15 maggio, giunsero al Comando Superiore Navale di Brindisi, retto dall'ammiraglio Alfredo Acton,

varie segnalazioni, da parte della stazione radiotelegrafica di vedetta di Saseno, in merito a un attacco nemico in corso. Si trattava dell'avvistamento dei lampi e del rumore delle cannonate provocati dall'attacco al convoglio *Borea***.** Come primo provvedimento l'Ammiraglio Acton ordinò alla squadriglia *Mirabello*, la quale si era spinta, per quell'ora, all'altezza di Durazzo, di dirigere verso sud; quindi ordinò alle unità di turno pronte a muovere in 30 minuti (incrociatore leggero *Bristol,* cacciatorpediniere *Pilo, Mosto, Acerbi* e *Schiaffino*) di uscire e dirigere per nord-est. Ordinò inoltre all'incrociatore britannico *Dartmouth*, pronto a partire dalle 5,30, di attivare e uscire in mare, prendendo lui stesso imbarco su quest'unità insieme al suo Stato Maggiore.

Pochi minuti dopo, alle 4.50, dalla stazione radiotelegrafica di Palascia fu rilanciato il segnale di soccorso dei drifter, ormai sotto attacco degli esploratori di Horthy. Seppur frammentarie, le informazioni giunte consentivano all'ammiraglio Acton di apprezzare la situazione: una duplice incursione di forze navali a.u. era in atto nel Canale d'Otranto contro il convoglio *Borea* e lo sbarramento mobile. Intuendo la presenza in mare di una consistente forza nemica, egli dispose che anche le restanti unità in efficienza nel porto di Brindisi[16] iniziassero l'approntamento e che fosse iniziata, appena possibile, l'esplorazione aerea della zona.

Intanto, il comandante Gerardo Vicuna sul *Mirabello*, giunto alle 6 a 12 miglia al traverso di punta Semana senza avvistare il nemico, decise, d'iniziativa, di accostare a dritta dirigendo verso il centro del canale. Alle 6.25, dimostrando *«di avere intuito e fortuna»*[17], avvistò sulla dritta dei fumi all'orizzonte e ordinò alle proprie unità di dirigere verso quel possibile bersaglio. Si trattava degli esploratori di Horthy, in rotta per Cattaro. Avvistati quasi contemporaneamente anche da un idrovolante italiano furono da questo bombardati, sia

[16] Si trattava degli esploratori *Aquila*, *Racchia* e *Marsal*a e dei cacciatorpediniere *Insidioso*, *Impavido* e *Indomito*. Degli incrociatori corazzati della III Divisione stanziata a Brindisi, il *San Giorgio* era pronto in un ora e mezzo dall'ordine di accensione, gli atri due, il *Pisa* e il *San Marco*, erano invece pronti in 5 ore.
[17] CERNUSCHI - GAZZI, *Canale d'Otranto,* p. 60.

pure senza conseguenze. La squadriglia *Mirabello* giunse a sua volta in contatto balistico con gli esploratori a.u. intorno alle 7, ma lo scambio di colpi, avvenuto ad una distanza di circa 8.000 metri, durò poco e non ebbe effetti da entrambe le parti. Il *Mirabello*, nel frattempo fatto segno del lancio di un siluro da parte di un sommergibile nemico[18], riportò la scoperta del nemico all'ammiraglio Acton, il quale ordinò al comandante Vicuna di mantenere il contatto con gli esploratori nemici, riportandone con continuità la posizione via radio. Il gruppo principale alleato, cui si era aggiunto il recentissimo esploratore leggero *Aquila*, diresse però, nel tentativo d'intercettare le unità di Horthy, su un punto più a nord rispetto alla loro posizione reale; ciò in seguito a un errore di cifratura di un messaggio del *Mirabello.* Di conseguenza la formazione principale alleata uscita fu avvistata, alle ore 7.35, dai caccia *Csapel* e *Balaton* i quali, come da ordini, si erano portati 20 miglia in avanti e sulla dritta rispetto al gruppo *Novara* per poter dare il primo allarme in caso di uscita da Brindisi delle forze nemiche. L'avvistamento del gruppo *Dartmouth* fu inoltre favorito da un messaggio di scoperta lanciato per radio, pochi minuti prima, da un idrovolante austriaco.

Alle 7.45 anche il *Dartmouth* avvistò il nemico sulla propria dritta. Per i successivi 15 minuti le due formazioni mantennero rotte quasi parallele cercando di riconoscere le rispettive navi. Alle 8 l'ammiraglio Acton, temendo che il nemico potesse sfuggire verso Cattaro, ordinò alle proprie unità di mettere a tutta forza. Lanciò quindi l'*Aquila* e i caccia all'attacco del nemico. Alle 8.15 l'*Aquila,* in testa alla formazione con i c.t. *Mosto* e *Schiaffino* a dritta e *Acerbi* e *Pilo* a sinistra, aprì il fuoco alla distanza di 11.400 metri. Gli incrociatori leggeri britannici proseguirono invece per nord-est nel tentativo di tagliare la rotta al nemico qualora avesse cercato di sfuggire a nord lungo la costa albanese. Il duello d'artiglieria, la cui direzione era resa difficile per gli italiani a causa della cortina fumogena emessa dalle unità a.u. (altra novità tecnologica rivelata

[18] Si trattava probabilmente dell'*U4*, di cui però l'USMM non venne in possesso, dopo la guerra, del relativo rapporto di missione.

per la prima volta in quell'occasione), proseguì, senza risultati, fino a quando, alle 8.30, un colpo fortunato del cannone poppiero del *Csapel,* colpì l'*Aquila* dalla distanza di 9.500 metri penetrando nel locale caldaie e immobilizzandolo. I quattro c.t. italiani, più lenti delle unità a.u., continuarono l'inseguimento e il tiro fino alla massima portata dei loro cannoni, ma le siluranti asburgiche, dopo aver accostato rapidamente a dritta verso Capo Pali, si posero ben presto sotto la protezione delle proprie batterie costiere di medio calibro. *Csapel* e *Balaton* giunsero alle 13.45, quasi illesi, a Cattaro, nonostante un duplice lancio di siluri andato a vuoto sul *Balaton* da parte del sommergibile francese *Bernouilli*.

6. Il combattimento principale

Ombreggiato dalla squadriglia *Mirabello* e bombardato, con pochi danni, dai velivoli italiani, il comandante Horthy giunse alle 9.05 in vista delle unità del gruppo *Dartmouth*, la cui presenza, a nord-ovest della propria posizione, gli era già stata segnalata sia dalla ricognizione aerea che dai propri cacciatorpediniere. Sul versante opposto, l'ammiraglio Acton, avvistati gli esploratori nemici e ritenuto inutile proseguire l'inseguimento delle siluranti a.u., ormai sotto sotto la protezione delle batterie costiere di Durazzo, ordinò alle proprie unità di accostare per sud-ovest con l'intento di dare protezione all'*Aquila*, ancora immobile in direzione del nemico. Il comandante Horthy, dal canto suo, allo scopo di alleggerire la pressione sul gruppo *Csapel,* aveva messo la prora sulle unità alleate. I due gruppi vennero così a trovarsi, per alcuni minuti, su rotte convergenti, fino a quando, alle 9.28 circa, le unità alleate iniziarono l'azione balistica da una distanza di 10.000 metri. Alla prima salva del *Dartmouth* gli esploratori a.u. accostarono a un tempo a sinistra ed emisero una nuova cortina di nebbia[19], decisione, questa, che si rivelò poco opportuna in quanto, a causa del vento fresco che spirava

[19] Il comandante Horthy giustificò questa sua decisione affermando, nel suo rapporto, che i nebbiogeni furono messi in funzione per diminuire la distanza col nemico, senza essere colpiti. Ciò al fine di combattere a una distanza più conveniente per le artiglierie di minor calibro delle proprie unità e ricercare l'uso del siluro.

da nord-est, il fumo investì e avvolse le unità asburgiche, costringendole a manovrare d'urgenza per evitare di venire in collisione tra loro. Le evoluzioni compiute dalle unità di Horthy portarono le distanze tra i due gruppi a scendere fino a 4.500 metri; in questa fase gli esploratori a.u., fatti segno del tiro delle due unità britanniche e bombardati da due idrovolanti F.B.A. italiani, dovettero accostare per nord-ovest, allo scopo sia di evitare un temuto attacco col siluro da parte della squadriglia *Mirabello,* la quale stava avvicinandosi rapidamente da sud, che per cercare di guadagnare la rotta libera verso Cattaro. Le due formazioni contrapposte, disposte a questo punto su direttrici pressoché parallele, ingaggiarono un vivace combattimento, con gli austro-ungarici che, sebbene inferiori in quanto ad artiglierie, riuscirono a sopravanzare progressivamente i propri avversari grazie alla maggiore velocità.

Nello scambio di fiancate *«sia il Dartmouth che il Bristol incassarono da tre a quattro colpi a bordo ognuno, con avarie insignificanti e qualche ferito»*[20], mentre *«numerosi colpi caddero sull'Helgoland e sul Saïda provocando avarie e perdite nel personale»*[21]. Fu però il *Novara,* unità capofila, a subire il peso maggiore del tiro avversario. Ripetutamente centrato e con lo stesso comandante Horthy ferito, incassò alle 10.35, un colpo che, danneggiando *«il tubo di mandata della pompa di alimento del locale turbine di poppa dritta»*[22], gli fece progressivamente perdere velocità fino a costringerlo a fermarsi, circa quaranta minuti dopo[23], per mancanza di acqua di alimentazione alle caldaie.

---

[20] UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA, *La Marina italiana,* IV, p. 540.

[21] *Ibidem*.

[22] Dal rapporto sull'azione dell'esploratore Novara. AUSMM, fondo "Raccolta di base dei documenti storici della R. Marina", busta 757.

[23] L'ora a cui il *Novara* dovette fermare le macchine non è univocamente definibile. Il rapporto del comandante Horthy, riportato peraltro sulla *Cronistoria documentata*, stabilisce che il *Novara* dovette fermare le macchine alle 10.55; nel rapporto dell'*Helgoland* si parla, invece, delle 11.15. Il *Saïda*, infine, comunicò via radio l'avaria del *Novara* al Comando della divisione leggera di Cattaro alle 11.35, orario compatibile con quanto affermato nel rapporto dell'*Helgoland*. Nel rapporto di missione dell'*Acerbi* è riportato che uno degli esploratori a.u. fu visto avvolto da una nuvola di vapore dopo le 11.22. Particolare simile è riportato anche, più o meno alla

Sull'altro versante, l'ammiraglio Acton, le cui unità furono nel frattempo attaccate con bombe e raffiche di mitragliatrice da alcuni idrovolanti a.u., ordinò, alle 10.45, di ridurre leggermente l'andatura per consentire al *Bristol*, rimasto arretrato a causa della sua minore velocità[24], di serrare le distanze. Alle 10.58, nonostante avesse ordinato di riassumere la velocità precedente, egli si rese conto di non essere più in grado di poter sopravanzare il nemico. Non avendo sensazione della diminuzione di velocità del *Novara*, egli ordinò quindi un'accostata per contromarcia a sinistra, per tagliare la coda agli esploratori a.u. e concentrare il fuoco sul *Saïda*, unità serrafila, rimasta più arretrata rispetto alle altre due. Anche il *Mirabello,* che nel frattempo era riuscito ad avvicinarsi al *Novara* fino alla distanza di 8.000 metri, alle 10.15 dovette desistere dall'attacco in quanto rimasto anch'esso immobilizzato a causa dello spegnimento delle caldaie dovuto a una contaminazione di acqua nella nafta.

Pochi minuti dopo, alle 11.04, secondo quanto riportato dall'ammiraglio Acton[25], furono avvistati dalla coffa del *Dartmouth* due grosse navi in avvicinamento da nord est. Si trattava del gruppo costituito dall'incrociatore corazzato *Sankt Georg,* dai c.t. *Tátra* e *Warasdiner* e dalle torpediniere *84, 88, 89 e 100*, che, al comando dell'ammiraglio Alexander Hansa, era uscito in mare, su chiamata radio di Horthy, poco dopo le 9 per dare supporto agli esploratori in difficoltà. Non ritenendo conveniente proseguire l'azione contro

stessa ora (11.27), nel rapporto dell'H.M.S. *Bristol* (11.27). Aver fissato le 11 come ora dell'immobilizzazione del *Novara* da parte del comandante Horthy (particolare poi ripreso dal Sokol) alimentò, a posteriori, la polemica secondo la quale l'ammiraglio Acton, facendo accostare le sue unità verso sud intorno alle 11, avesse clamorosamente perso l'occasione di dare il colpo di grazia all'esploratore a.u. avariato.

[24] A causa della carena sporca la velocità del *Bristol* era limitata a soli 25 nodi (cfr. UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA, *La Marina italiana,* IV, p. 519, nota n. 1).

[25] Secondo quanto riportato in UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA, *La Marina italiana,* IV, a quell'ora il gruppo *Sankt Georg* si trovava in realtà a più di 30 miglia dal *Dartmouth* (circa 55.000 m), dunque fuori della portata ottica di quell'unità britannica; È pertanto probabile che l'avvistamento delle unità a.u. accorse in supporto del gruppo *Novara* sia avvenuto intorno alle ore 12, quando l'ammiraglio Acton decise di rompere il contatto e fare rotta su Brindisi.

quelli che erano stati giudicati come due incrociatori corazzati nemici, l'ammiraglio Acton decise di accostare verso sud per riunirsi col gruppo formato dagli esploratori *Marsala* e *Racchia* e dai caccia *Insidioso*, *Impavido* e *irrequieto* che, usciti da Brindisi alle 8.35, stavano sopraggiungendo. In questa fase il c.t. *Acerbi*, interpretando erroneamente il segnale di riunione fatto dal *Dartmouth*, si lanciò da solo all'attacco degli esploratori di Horthy, ingaggiando con essi un furioso duello d'artiglieria fino a quando, alle 11.25, la silurante italiana fu richiamata dal proprio ammiraglio comandante.

Riunitosi col gruppo *Marsala*, l'ammiraglio Acton diresse nuovamente, alle 11.45, verso le navi di Horthy, avendo notato che le unità nemiche avevano diminuito la velocità ed essendo stato avvertito telegraficamente dall'*Acerbi* che uno degli esploratori si era fermato in avaria[26]**.** Alle 12.05, giudicando che presenza delle unità nemiche uscite da Cattaro *«avrebbe messo il gruppo in condizioni d'inferiorità, per la prossimità della base nemica e per la considerazione che qualunque avaria a una delle navi ne avrebbe quasi certamente causata la perdita»*[27], l'ammiraglio Acton decise di interrompere l'azione e far rotta verso Brindisi.

Concorse a tale decisione anche la valutazione che, a causa della ridotta velocità sviluppabile dal *Bristol,* le unità alleate non sarebbero state nelle condizioni di evitare il contatto balistico con le due superiori unità nemiche sopraggiungenti[28].

La navigazione di ritorno delle unità dell'Intesa verso il porto pugliese fu, però, tutt'altro che tranquilla. Alle 13.35, infatti, il *Dartmouth* fu silurato a prora sinistra dall'*UC25*. *«La situazione a bordo dell'incrociatore britannico sembrò, all'inizio, disperata, tanto*

[26] In quel momento era in corso la manovra di presa di rimorchio del *Novara* da parte del *Saïda,* mentre l'*Helgoland* si era portato tra il nemico e la nave immobilizzata per fornirne la protezione

[27] Foglio prot. n. 633 R.P in data 16 maggio 1917 del Comando in Capo dell'Armata al C.S.M. della R. Marina, AUSMM, fondo "Raccolta di base dei documenti storici della R. Marina", busta 757.

[28] In realtà si trattava, come si è visto, del solo incrociatore corazzato *Sankt Georg* con le proprie unità di scorta.

che la nave fu abbandonata dall'equipaggio, subito soccorso dai caccia italiani e francesi presenti»[29]. Il provvidenziale (e previdente) arrivo del rimorchiatore d'altura *Marittimo* consentì, infine, di prendere la nave a rimorchio e di riportarla alla base. Alle 14.30, infine, il c.t. francese *Boutefeu*, uscito da Brindisi per rinforzare la scorta del *Dartmouth,* saltò su una mina posata dallo stesso *UC25*, spezzandosi in due tronconi e affondando in pochi minuti. Fu l'ultima vittima di quell'azione dal momento che anche l'*Aquila* e il *Rivière*[30] riuscirono a rientrare in porto rimorchiati, rispettivamente, dal *Mirabello* e dallo *Schiaffino*.

7. Epilogo

Dal punto di vista tattico, l'azione del 15 maggio 1917 fu senza dubbio un successo della marina asburgica favorito dalla buona sorte (immobilizzazione dell'*Aquila* e del *Mirabello)*. Dal punto di vista strategico la situazione rimase, naturalmente, immutata visto che le rispettive unità da battaglia non erano state coinvolte.

La sospensione delle crociere notturne dei drifter quando non supportati da unità siluranti in protezione diretta, disposta dall'Ammiragliato britannico a partire dal successivo 31 maggio come contromisura in seguito alle recente mattanza, diminuì – in apparenza - l'efficacia di uno sbarramento mobile che, in realtà, non si era mai rivelato particolarmente difficile da superare da parte dei sommergibili austro-tedeschi. Infatti, nonostante la posa in opera, nel 1918, di un imponente sbarramento retale fisso tra Otranto e l'isola di Fano e il sensibile aumento delle unità impegnate nel pattugliamento del Canale[31], la vera svolta contro l'insidia costituita

[29] CERNUSCHI - GAZZI, *Canale d'Otranto,* pp. 65-66.

[30] Il c.t francese era rimasto immobilizzato, a causa di un'avaria alle motrici, alle 11.45

[31] Nel corso del Consiglio navale alleato di Malta del 1918 fu concordato di assegnare al Comando delle forze per lo sbarramento mobile del Canale d'Otranto 40 c.t. inglesi, 12 c.t francesi, 8 cannoniere, 48 *trawler* britannici, 76 pescherecci, 36 motobarche armate inglesi, 20 sommergibili e una flottiglia di *subchaser* statunitensi (cfr. BUCHET - POGGI, *Gli sbarramenti del canale d'Otranto,* p. 196).

dai battelli austro-tedeschi maturò, quello stesso mese di maggio del 1917, in seguito all'introduzione, nel Mediterraneo, del traffico convogliato da parte italiana e, poco dopo, francese e britannica.

Dopo l'incursione del 15 maggio 1917 la Marina a.u. effettuò altre cinque puntate contro lo sbarramento del Canale d'Otranto, sempre senza risultati di rilievo. L'ultima azione in grande stile, ancora una volta voluta da Miklós Horthy de Nagybánia, nel frattempo divenuto Comandante in Capo della flotta austro-ungarica, fu tentata la notte tra il 9 e il 10 giugno 1918. Quella volta la fortuna arrise alla R. Marina, consegnando il capitano di corvetta Luigi Rizzo alla storia e segnando l'abbandono di ogni ulteriore tentativo di azione in grande stile contro lo sbarramento del canale d'Otranto da parte della Marina della duplice monarchia.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

TESTI A STAMPA:

- E. BRAVETTA, *La Grande Guerra sul mare,* Milano, Mondadori, 1925.

- E. CERNUSCHI, *Battaglie sconosciute. Storia riveduta e corretta della Regia Marina durante la Grande Guerra,* Vicenza, In Edibus, 2014.

- C. MANFRONI, *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1914-1918,*Bologna, Zanichelli, 1923.

- H. SOKOL, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria,* Gorizia, LEG, 2007.

- UFFICIO DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA, *Cronistoria documentata della guerra marittima italo austriaca,* collezione «Impiego delle Forze Navali», Fascicolo V: "Sbarramento del Canale di Otranto", Roma, Ufficio Storico della R. Marina, 1926.

- UFFICIO DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA, *Cronistoria documentata della guerra marittima italo austriaca,* collezione «Impiego delle Forze Navali», Fascicolo VI: "Azione navale

del 15 maggio 1917 nel Basso Adriatico", Roma, Ufficio Storico della R. Marina, 1926.

- UFFICIO DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA, *Cronistoria documentata della guerra marittima italo austriaca,* collezione «Serie speciale», "Il traffico Marittimo", vol. I, Roma, Ufficio Storico della R. Marina, 1922.

- UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA, *La Marina italiana nella Grande Guerra,* vol. IV, Firenze, Vallecchi, 1935.

ARTICOLI E SAGGI:

- S. J. BUCHET - F. POGGI, *Gli sbarramenti del Canale d'Otranto durante il primo conflitto mondiale,* in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare» anno XXII, settembre 2008, pag. 169.

- E. CERNUSCHI - A. GAZZI, *Canale d'Otranto, 15 maggio 1917*, in «Storia Militare» n. 250, luglio 2014, pag. 56.

- E. CERNUSCHI, *La difesa del traffico italiano durante la Grande Guerra,* in «Rivista Marittima», Anno CXLVIII, maggio 2015, pag.86.

- F. FAVRE, *La Marina nella Grande Guerra. Le operazioni navali, aeree e terrestri in Adriatico,* Udine, Gaspari 2008.

- E. FERRANTE, *Le operazioni navali in Adriatico 1915-1918,* in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare» anno XXII, giugno 2008, pag. 93.

- E. SIECHE, *Operazioni navali,* in «La guerra navale 1914-1918», Valdagno, Rossato, 2002.

RIFERIMENTI ARCHIVISTICI

- Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare, Roma**:** Fondo "Raccolta di base dei documenti storici della R. Marina anni 1860-1939", buste n. 696 e 75

Claudio Rizza

La Regia Marina e la Grande Guerra. Le ragioni della Vittoria[1]

Il 1918 fu l'anno più complesso e delicato di tutta la Grande Guerra, non solo per il Governo, ma anche per le Forze Armate italiane duramente impegnate sul Piave e in una lunga ed estenuante guerriglia marittima in Adriatico. Le vicende politiche e militari sul finire dell'anno precedente avevano protratto le loro infauste conseguenze a quasi tutto il 1918. Infatti, se la "Lettera del Santo Padre Benedetto XV ai capi dei popoli belligeranti" aveva rilanciato l'azione politico diplomatica della Santa Sede sulla scena internazionale essa ebbe come effetto non secondario quello di ricordare al mondo che il giovane Regno italiano era ancora colpito dal "Non Expedit" di Papa Pio IX. Ma questo non fu l'unico elemento del *diminutio capitis* del ruolo italiano nel conflitto.

La dolorosa battaglia di Caporetto, troppo repentinamente definite «disfatta», fece progressivamente diminuire il peso politico e militare del bel paese, o per meglio dire fu sapientemente adoperata dagli alleati *non amici* come *Excusatio non petita, accusatio manifesta.* Infatti, fu proprio quando la linea difensiva italiana si consolidò dal monte Grappa al Piave, arrestando l'avanzata austroungarica e dando prova sicura di solidità, che una esigua delegazione del Governo inglese s'incontrò segretamente con quella del Governo francese il 23 dicembre del 1917 a Parigi. Scopo dell'incontro era quello di discutere il futuro della Russia, alle prese con una sanguinosissima guerra civile tra massimalisti, menscevichi e russi bianchi, e prossima ormai a firmare una pace separata con gli imperi centrali. Da quella febbrile notte ne scaturì un interessantissimo documento dal titolo quanto mai chiaro: «*Convention entre la France e l'Angleterre au subjet de l'action dans la Russie méridionale»,* nel

[1] Relazione svolta il 20 novembre 2018, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale, nella VIII sessione dell'XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

quale si stabiliva, con nitida chiarezza, la spartizione delle zone d'intervento militare, e quindi d'influenza, della Russia del sud. Se da un lato la più che probabile *debacle* russa, con conseguente ed imminente pace separata con gli imperi centrali, avrebbe potuto aumentare il valore del contributo politico e delle Forze Armate italiane, l'imminente intervento militare degli Stati Uniti d'America, che avevano annunciato il loro ingresso nel conflitto il 6 aprile del 1917, vanificò immediatamente questa possibilità. Anzi, proprio l'intervento della nuova potenza a stelle e strisce inflazionò e complicò il ruolo italiano nel conflitto poiché gli Stati Uniti dichiararono guerra alla sola Germania, non facendo trapelare le proprie intenzioni verso l'Austria-Ungheria, ritenuta dal popolo americano quale incolpevole succube delle ambizioni teutoniche.

In più l'invito di Trockij alle nazioni dell'Intesa a dichiarare pubblicamente gli scopi *«per cui i popoli avevano versato il loro sangue durante i quattro anni di guerra»* avevano messo in grossa difficoltà l'intera alleanza che già stava vivendo periodi di grandi tensioni a causa della Russia, ora massimalista. Il discorso di Lloyd George del 5 gennaio 1918, che formulava una revisione generale degli scopi di guerra *«secondo un punto di vista strettamente inglese»* senza previa consultazione con gli alleati, allontanava e preoccupava sempre più l'Italia dalle posizioni dell'Intesa. In questa occasione, il Governo inglese, mentre ribadiva la volontà di appoggiare le rivendicazioni francesi sull'Alsazia e la Lorena, auspicava una revisione degli accordi in Asia minore a danno degli interessi italiani sanciti nell'accordo di Moriana. La posizione italiana, l'ultima delle grandi potenze, fu ulteriormente danneggiata dalla dichiarazione fatta dal presidente americano Wilson dell'8 gennaio del 1918 al senato, passata alla storia come il discorso dei *Quattordici punti*.

Documento di assoluto interesse e assai articolato per gli argomenti affrontati, esso condannava però apertamente la diplomazia segreta e, quindi, il Patto di Londra. Pur non essendo lo scopo di questa analisi quello di illustrare questo interessante documento, non è possibile non sottolineare come la sua pubblicazione, avvenuta senza una concertazione con gli alleati, sia stata, volente o dolente, un altro

motivo di *diminutio capitis* del peso politico italiano, complicando ulteriormente la residuale libertà di manovra delle sue forze armate. Da quanto detto risulta evidente in tutta la sua forza e contemporaneità ciò che affermò Von Clausewitz: *«La guerra non è cha la continuazione della politica con altri mezzi»*. Con questo assunto si comprende bene il nuovo atteggiamento degli alleati, i quali potendo a quel punto contare sul sicuro e poderoso aiuto americano, erano intenti a contenere le ambizioni italiane se pur sancite dal Patto di Londra. Bisogna osservare che le richieste italiane di guerra furono sempre considerate spropositate da una parte e preoccupanti dall'altra. Infatti, l'Italia con la guerra italo-turca si era garantita il possedimento, se pur temporaneo, di quel arcipelago di dodici isole nel Levante che prenderà il nome di Dodecaneso; con la Libia messa a sistema il Governo italiano non solo si garantiva il controllo del Mediterraneo Centrale ma avrebbe minacciato i cospicui interessi anglo-francesi in quello orientale. Londra vide nel nuovo possedimento italiano una grave minaccia per le proprie vie commerciali e di collegamento con il Mar Nero e il Levante. Questi timori furono espressi con eccezionale chiarezza in una nota del 20 giugno 1913 dell'Ammiragliato al Foreign Office dal titolo *"Occupazione italiana delle isole egee e i suoi effetti sulla politica navale"*. In quel documento, infatti, si legge: *«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 minacciare la nostra posizione in Egitto in misura mai verificatasi in precedenza»*. Non deve quindi sorprendere che i Governi di Londra e Parigi abbiano cercato con successo, sul finire della guerra, di recuperare il terreno perduto quel 26 aprile del 1915. A tal riguardo, è opportuno ricordare come i primissimi screzi tra neo alleati si ebbero proprio con la Convenzione Navale di Parigi dove più volte il Capo di Stato Maggiore della Marina italiana, ammiraglio Paolo Thaon di Revel, dovette ricorrere all'aiuto del ministro degli Esteri Sidney Sonnino per far fare adeguata pressione sul Governo inglese affinché si ammorbidissero le posizioni francesi sul comando unico italiano in Adriatico e su di un più congruo aiuto alleato, in termini di navi, per fronteggiare il pericolo della flotta austriaca.

L'aiuto sperato pervenne anche grazie a Churchill e, finalmente, il 10 maggio del 1915, la Conferenza navale si concluse con l'articolo 3 della Convenzione che ribadiva: *«Il Comandante in capo dell'Armata Navale italiana avrà l'iniziativa e la direzione completa delle operazioni che saranno effettuate in Adriatico dalle flotte alleate»*. Tale assunto confermava dunque quanto era già stato concordato nel Patto di Londra. Proprio in uno dei documenti inviati da Revel a Sonnino durante le lunghe trattative della Convenzione navale, l'ammiraglio indicava quale fosse il rischio maggiore per la nostra flotta: *«se l'Armata austriaca ci desse modo di impegnare una battaglia risolutiva, dovremmo sostenerne da soli l'urto, e 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 ed in mare purché, s'intende, riuscissimo a distruggere completamente la flotta austriaca; ma avrà in seguito grandissima importanza politica, perché - a prescindere dall'Inghilterra colla 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, quando si discuterà il nuovo assetto politico. Ci troveremo anche di fronte alla Grecia, se questa riuscirà a conservare intatta la sua flotta»*. È proprio l'attenzione che Revel presta sul "dopo conflitto" che rappresenta un'importantissima chiave di lettura della guerra sul mare condotta dalla Regia Marina di cui il 1918 rappresenta l'anno cruciale. Infatti, la Marina ebbe un ruolo fondamentale nella decisione d'intervenire nel conflitto al fianco dei paesi dell' Intesa. Proprio la dipendenza dell'Italia dai rifornimenti via mare e la sua esposizione a possibili attacchi avversari, viste le sue lunghe coste, furono argomenti d'indubbia validità per la scelta finale. Ora, però, rimaneva il cruccio più importante d'affrontare: la guerra doveva infatti garantire la supremazia italiana in Adriatico in modo da impedire che l'Italia in futuro si venisse a trovare nella condizione di dover affrontare una guerra sia a levante che a ponente. La vicinanza della costa orientale adriatica a quella italiana e la sua naturale superiorità geo-strategica

costituivano, infatti, un costante pericolo per l'Italia. Per questo motivo, bisognava evitare "vittorie di Pirro" che avrebbero si garantito la libertà di movimento ma altresì depotenziato l'armata navale italiana tanto da pregiudicarne il peso politico nelle trattative di pace. A tale proposito Revel sin dal 1914 condusse studi su come condurre la guerra in Adriatico sviluppando la strategia dei "rischi equivalenti". Una strategia che prevedeva l'impiego del nucleo da battaglia della Flotta come "*fleet in being"* per il blocco navale a distanza, mentre il naviglio sottile e i sommergibili si sarebbero dovuti impiegare in modo aggressivo per il pattugliamento delle acque adriatiche e per audaci incursioni nelle acque territoriali austriache. Da quanto assunto si comprende con lucida chiarezza che il grande ammiraglio ben comprendeva il valore del postulato clausewitziano.

Ma com'è noto questa strategia non venne recepita dal comandante della flotta, il Duca degli Abruzzi, il quale incessantemente cercò, peraltro senza successo, di provocare la flotta nemica che, però, preferì rimanere al sicuro nei suoi porti ben protetti. La guerra in mare si era profondamente trasformata. Infatti, da monodimensionale essa era divenuta tridimensionale con la comparsa dell'arma aerea e dei sommergibili. Mentre l'uso della aviazione rendeva più piccolo lo spazio navale, il sottomarino portò lo scontro nella dimensione subacquea trasformando definitivamente il concetto stesso di «*potere marittimo»*. Tutte le marine del mondo furono impreparate a fronteggiare questa nuova arma adattissima per le tecniche d'agguato e alla lotta al traffico commerciale. Fu necessario attendere mesi prima che si definissero strategie, tecniche e armi anti sommergibile adeguate, mentre gli u-boat austro-tedeschi continuavano a mietere vittime sia tra il naviglio militare che, soprattutto, quello mercantile. Anche il modo di contrastare l'azione dei sommergibili nemici fu motivo di acredine tra gli ammiragli italiani e quegli alleati. Indubbiamente, come ricordato, il fronte politico era quello che forse dava più preoccupazione. Infatti, durante il Consiglio interalleato del marzo 1918, Revel dovette lottare non poco per evitare lo spostamento della flotta da battaglia italiana a Corfù e che questa fosse posta sotto comando francese. Anche nel Consiglio supremo a

Versailles del 2 giugno 1918 si ridiscusse, se pur indirettamente, del comando italiano in Adriatico. Infatti, in quella circostanza la proposta alleata prevedeva di affidare il comando unico delle marine alleate all'ammiraglio inglese Jellicoe mentre quello di tutto al Mediterraneo sarebbe andato a un ammiraglio francese alle cui dipendenze sarebbe passata anche la Flotta italiana.

Dopo numerosi e franchi scambi di vedute con esponenti politici alleati, Sonnino e Revel decisero di abbandonare la conferenza causandone, in definitiva, lo scioglimento. Non vi è dubbio alcuno che il 1918 per la Regia Marina italiana fu l'anno della "Beffa di Buccari", dell'impresa di Premuda, del forzamento del porto di Pola, della cooperazione con il Regio Esercito nell'ambito della battaglia del solstizio, del bombardamento di Durazzo, tutte azioni importanti che, in modo diverso, contribuirono alla vittoria finale. Indubbiamente, si trattò di azioni scaturite dalla rigorosa attuazione della preveggente strategia studiata da Revel. La vera vittoria sul mare l'Italia e i suoi alleati la raggiunsero, però, quando riuscirono a contenere la minaccia sottomarina nemica che aveva messo in crisi l'economia bellica e i rifornimenti alimentari per le popolazioni dei paesi dell'Intesa. La guerra che si era trasformata velocemente da «*rapida e di movimento*» in «*guerra di trincea e di logoramento*» trovò la sua essenza non più sul mero coraggio degli eserciti ma nella capacità delle nazioni di garantire i rifornimenti e le linee di comunicazioni navali. Come scrisse il col. Botti in un bel saggio sul Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina: *«Nel campo strategico e logistico, la prima guerra mondiale ha segnato una svolta ... Essa è stata, fondamentalmente, una guerra di logoramento e di materiali ... Da ambedue le parti e sia in terra sia in mare, si finisce ben presto con il rinunciare al mito della guerra breve e al suo corollario, la grande battaglia decisiva. Si cerca, invece, di affamare o bombardare dall'alto le popolazioni ... e di aver ragione dello avversario soprattutto mettendo in campo più uomini, cannoni, navi e mercantili; in tal modo, la strategia abdica al suo ruolo e si trasforma in computisteria. Tutto ciò fa assumere un grande ruolo, che mai aveva avuto prima, ai rifornimenti via mare e quindi al dominio del mare».* Così, nel marzo del 1918 le navi mercantili

varate furono per la prima volta superiori a quelle affondate dagli imperi centrali e si comprese definitivamente che l'Intesa avrebbe vinto la guerra. La guerra al traffico fu dolorosissima per l'Italia che durante il conflitto perse oltre 955.000 tonnellate di naviglio mercantile. Ricordiamo che all'inizio della guerra essa poteva contare su di una flotta mercantile di 1.308.273 tonnellate di naviglio. In tutto il conflitto la scarsità di materie prime consentì la costruzione di sole 181.881 tonnellate di navi mercantili anche perché le necessità di guerra costrinsero il ministero a convogliare tutte le risorse economiche e materiali per il varo del naviglio sottile, indispensabile appunto per la guerra sottomarina e per il pattugliamento delle coste.

In questo quadro generale la Regia Marina riuscì a proteggere il trasporto di oltre 51 milioni di tonnellate di rifornimenti in più di quaranta mesi di guerra, cosa che assume una considerevole importanza se si tiene conto delle pesantissime perdite registrate dal comparto mercantile. Riuscì, inoltre, a isolare la flotta mercantile nemica costringendone oltre 500.000 tonnellate alla totale immobilità, come riuscì ad impedire che i rifornimenti giungessero via mare con regolarità all'esercito nemico. Indubbiamente il buon risultato nella lotta anti sommergibile lo si dovette non solo nello sviluppo delle nuove armi e tecnologie quali gli idrofoni, le bombe di profondità, gli intercettatori radio, i radio-goniometri ecc. ma anche per l'uso, o per meglio dire per il ritorno all'uso dei convogli, per molto tempo sostenuti dalla Regia Marina e finalmente adottati definitivamente nel maggio del 1918. L'attuazione di tale strategia comportò una riduzione immediata delle perdite infatti nei dieci mesi del'18 furono perdute solo 196.425 tonnellate di naviglio mercantile ossia meno della metà dell'anno precedente.

In questa strategia di strangolamento dei rifornimenti austroungarici la realizzazione dello sbarramento d'Otranto ricoprì un ruolo importantissimo. Sin dal primo decennio del secolo la Regia Marina aveva condotto studi tesi ad impedire al nemico l'approvvigionamento di materiale bellico ed industriale in Adriatico. All'inizio del conflitto l'idea di creare uno sbarramento fisso nel Canale di Otranto non era ben visto dagli alleati i quali preferivano

procedere con la protezione diretta dei mercantili e un pattugliamento ridotto del canale. Solo dopo gli eccezionali successi dei sommergibili tedeschi si decise, nel marzo del 1916, di presidiare con un numero maggiore di unità i punti di passaggio nel Mediterraneo tra cui Otranto. La realizzazione di questa opera di architettura militare ebbe una genesi assai complicata infatti si decise di realizzare un'istallazione fissa solo durante la Conferenza interalleata di Parigi di fine luglio del 1917. Anche in quella circostanza Revel dovette faticare non poco per vincere gli scettici inglesi e a tal riguardo propose che lo sbarramento fisso fosse realizzato dalla cooperazione italo-francese mentre quella mobile fosse assicurato dagli inglesi con i loro pescherecci oceanici (trawlers). Nel gennaio del 1918 si ebbe la svolta definitiva durante la Conferenza interalleata di Londra. Infatti in quel simposio si decise non solo di assegnare altre unità navali per l'Adriatico, ma anche di procedere alla realizzazione in tempi rapidissimi dello sbarramento fisso di Otranto. Terminata la realizzazione dello sbarramento fisso i risultati non tardarono a venire.

È indubbio che la grande guerra fu un conflitto industriale, economico e di mezzi prima ancora che di coraggio. Solo chi aveva il controllo delle vie mercantili poteva assicurare i necessari rifornimenti per l'apparato bellico ed industriale. Una guerra di computisteria come molto argutamente è stata definita da Botti, ma anche e soprattutto, proprio nel 1918 divenuta politica. Infatti, la genesi stessa del conflitto avrebbe portato una radicale trasformazione della geografia delle nazioni e delle potenze ed è per questo che le marine sarebbero state chiamate ad assolvere un ruolo politico importantissimo anche dopo il conflitto. Di tutto ciò se ne rese conto benissimo il grand'ammiraglio che stilò quella strategia del rischio equivalente al vantaggio teso ad ottimizzare i risultati mantenendo intatta la flotta da battaglia. I successi dell'affondamento della *Santo Stefano* e della *Viribus Unitis* furono dunque la logica conseguenza della strategia offensiva modulata sul naviglio sottile e silurante tanto cara a Revel.

Giuliana Iurlano

La Puglia nella Grande Guerra[1]

1. *La Grande Guerra tra storia e memoria*

La posizione geostrategica della Puglia spesso non è stata messa adeguatamente in evidenza: una regione allungata nel Mediterraneo orientale, "gettata" nel Basso Adriatico e nello Ionio, che ha avuto un importante ruolo non solo nei due conflitti mondiali, ma anche nella Guerra Fredda (come area di posizionamento delle stazioni radar di ascolto e di intercettazione nel contesto del contenimento) e oggi come frontiera meridionale dell'Unione Europea di fronte agli enormi flussi migratori.

Negli anni del primo conflitto mondiale, la Puglia ha svolto un ruolo molto importante e, per certi aspetti, determinante, ma essa è stata tra quelle che, più di altre, ha condiviso l'oblio che ha avvolto la Grande Guerra. Quest'ultima ha finito per diventare una "Piccola e Dimenticata Guerra" di fronte all'avanzare dei totalitarismi del XX secolo e del secondo conflitto mondiale, che l'hanno, per così dire, "ingoiata", destinandola per molto tempo all'oblio e relegandola al ruolo di piccola parte dei programmi di storia da studiare nei manuali scolastici.

All'origine epistemologica del lavoro dello storico vi è la memoria. La dea Mnemosyne, nella Grecia arcaica, era la sorella di Lete (simbolo dell'oblio, della dimenticanza) e madre delle nove Muse, generate dopo aver giaciuto per nove notti con Zeus (emblema della potenza). Mnemosyne, dunque, è l'*arché*, il principio del ricordo, principio senza il quale tutti i saperi (le nove Muse) non potrebbero reggersi: essa, infatti, costituisce l'ossatura della struttura disciplinare di ogni singolo sapere. E, tra questi saperi, naturalmente vi è Clio, la

[1] Relazione svolta il 20 novembre 2018, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale, nella VIII sessione dell'XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

Musa della Storia, che si nutre della memoria e, grazie alla sua potenza derivatale geneticamente da Zeus, può mantenere in piedi il ricordo del passato. Ma come funziona la Memoria? Qual è la differenza tra Lete e Mnemosyne? Pur essendo gemelle antitetiche, Lete rappresenta la naturalità dell'oblio, mentre Mnemosyne deve contrastare tale tendenza biologica e puntare sulla forza della cultura. Di conseguenza, mentre l'oblio è naturale, la memoria è un fatto culturale, nel senso che occorre imparare a ricordare. Ma il ricordo stesso ha bisogno di trasformarsi in memoria, nel senso che non può reggersi soltanto su un insieme di elementi non collegati tra di loro, alla stregua del personaggio di Borges in *Funes el memorioso*. Una memoria estremamente analitica, infatti, ci renderebbe incapaci di formulare idee generali, con una conseguenza paradossale, vale a dire l'isolamento e l'incomunicabilità. La memoria, essenza della storia, infatti, è un processo, un lavoro, non è uno spazio, non è un deposito, ma ha bisogno di uno spazio in cui collocare i ricordi. Questo significa che le strutture materiali sono fondamentali e gli spazi e gli oggetti del nostro ambiente creano l'*habitat* ideale della memoria.

Marc Bloch, il fondatore delle «Annales», annotò i suoi ricordi di guerra e, poi, nel 1921, le sue riflessioni, in un volumetto dal titolo *La guerra e le false notizie*, in cui compare la battaglia della Marna del settembre 1914. Bloch paragona i suoi ricordi ad una pellicola cinematografica con delle grosse lacerazioni e in cui si possano invertire alcune scene senza che uno se ne accorga. La considerazione di Bloch pone il problema della corrispondenza tra l'oggetto dei ricordi e le parole o le immagini di chi se lo rappresenta: si tratta di ciò che Wittgenstein aveva definito come "rappresentazione perspicua", che non è comprensione, ma implica la comprensione, crea un ponte, nel senso che mette in azione la capacità di vedere le connessioni, di trovare quegli "anelli intermedi" di cui già parlava Goethe nel 1792. È, dunque, proprio questo il compito che gli storici devono affrontare, vale a dire rimettere insieme tutti gli elementi di un puzzle allo scopo di ricostruire un quadro storico unitario, articolato e complesso al suo interno, ma che a sua volta si agganci al quadro internazionale, nel quale il ruolo dei

singoli paesi partecipanti al conflitto venga adeguatamente interpretato e compreso.

2. *Il percorso storiografico sulla Grande Guerra: alcuni cenni*

Si diceva dell'oblio che per molto tempo ha avvolto la Grande Guerra, un oblio che, purtroppo, ha interessato anche la storiografia. Dopo la prima "reazione" storiografica, che ha visto una sorta di sovrabbondanza di fonti e di un numero copiosissimo di pubblicazioni da parte di tutti i paesi europei, tanto da far parlare di pubblicazioni usate come munizioni di «una guerra mondiale dei documenti», secondo l'espressione del 1929 di Bernhard Schwertfeger, uno storico militare tedesco, vi è stato un lungo periodo di quasi "dormiveglia" storiografico. Insomma, la prima guerra mondiale ha prodotto – già mentre gli avvenimenti erano in corso – una sorta di "rivoluzione documentaria", quella stessa rivoluzione che, negli anni '30, le «Annales» avrebbero definitivamente registrato, reinterpretato e sancito nel loro paradigma. Vi è stato poi, come si è detto, una lunga fase di silenzio storiografico, interrotto da poche ma importanti pubblicazioni che però tendevano spesso a collegare gli esiti del primo conflitto alle cause del secondo. Lo stesso oblio ha avvolto l'aggiornamento dei caduti della Grande Guerra, rimasto fermo alla fase in cui vennero eretti i Monumenti a loro dedicati in tutti i comuni italiani, ma anche dei dispersi, con la loro sorte "incompiuta". Ecco, allora, il grande valore che ha avuto la celebrazione del centenario, quella di risvegliare gli studi accademici, di portare ad una revisione degli elenchi delle vittime della Grande Guerra, di stimolare una storia "dal basso" con il reperimento di fonti primarie inedite, di storie personali mai raccontate prime, di indagini a 360° su aspetti poco o nulla prima presi in considerazione dalla storia ufficiale, accademica.

Dal punto di vista storiografico, le interpretazioni cambiano da paese a paese, perché differenti sono le prospettive e gli interessi internazionali. In Italia, per esempio, per molto tempo prevalse l'interpretazione della guerra italo-austriaca o IV guerra

d'indipendenza per il completamento dell'unità del paese. Nelle prime interpretazioni storiografiche, comunque, tendeva a prevalere più il criterio politico su quello scientifico, proprio perché la pubblicazione avveniva a distanza di poco tempo dai fatti narrati e spesso mancava di importanti elementi, come, per esempio, i trattati segreti. Un caso che fece molto scalpore fu il Libro Arancione sulle origini della guerra, pubblicato nel 1914 dal governo russo, in cui non erano presenti alcuni importanti documenti, perché il governo russo intendeva far passare l'idea che gli Imperi Centrali avessero avuto sin dall'inizio una posizione intransigente, in contrasto con i tentativi conciliatori di Russia e Francia; in realtà, l'ambasciatore Iswolski incoraggiava i politici francesi a proseguire di nascosto i preparativi per la mobilitazione.

La storiografia francese, inizialmente, è stata opera dei *témois*, i testimoni oculari o di giornali e riviste molto attente alla storia delle battaglie e alla storia diplomatica, nel tentativo di dimostrare le colpe tedesche. Essa, infatti, avrebbe insistito molto sulla storia dell'eroismo dei *poilu*, i "pelosi", per indicare la propensione dei fanti francesi a portare baffi e barba incolti. Dopo la seconda guerra mondiale, la Grande Guerra fu "cancellata" almeno fino agli anni '60, quando poi apparve il lavoro di Marc Ferro (1969), per poi ricevere, negli anni '80, un nuovo grande impulso. La storiografia tedesca si caratterizzò da subito per la "controversia Fischer", seguita alla pubblicazione del libro *Assalto al potere mondiale*, nel 1961: in esso, veniva attribuita alla Germania la maggiore responsabilità della guerra. La storiografia austriaca risentì, invece, della cosiddetta "pugnalata alle spalle" dell'Italia, finché poi il nazismo non si impossessò del mito del guerriero eroico. Dagli anni '60 in poi, la cultura popolare austriaca cominciò nostalgicamente a celebrare la vecchia monarchia dietro il mito della principessa Sissi. La storiografia ungherese sottolineò sempre la fine del nazionalismo magiaro e lo smembramento sancito col trattato di Trianon del 4 giugno 1920, mentre quella russa commemorò la Grande Guerra soprattutto dal 1914 al 1916; con l'uscita dalla guerra da parte della Russia bolscevica, infatti, le commemorazioni sarebbero cessate, in parallelo allo spianamento dei cimiteri con le ruspe. Solo negli anni

'90, dopo la caduta del comunismo, con l'opera monumentale di Malkov, la prima guerra mondiale sarebbe stata sottratta al cono d'ombra della rivoluzione e alla sua interpretazione sovietica di guerra imperialistica. Solo a partire dal 2013, il 1° agosto sarebbe stato ricordato come il giorno della memoria dei combattenti della Grande Guerra. La storiografia turca ha, invece, una periodizzazione differente: il 1914 e il 1918 non sono spartiacque come per i paesi dell'Europa occidentale, mentre lo sono il 1908 (la nascita del Comitato Unione e Progresso guidato da Atatürk) e il 1923 (l'anno in cui sorge la Repubblica di Turchia). Solo il 1915 viene ricordato a causa della battaglia di Gallipoli, che aveva segnato l'inizio del risorgimento turco, il preludio alla nascita della repubblica turca e lo sterminio armeno, ma per gli storici turchi non esiste il tema della decadenza dell'impero. La storiografia britannica è quella che ha prodotto un numero grandissimo di documenti, inizialmente per dimostrare la evitabilità della guerra, poi, dagli anni '90, con dei documentari della BBC, che hanno fornito una lettura dal basso delle vicende legate alla prima guerra mondiale. La commemorazione del centenario ha aperto una nuova prospettiva nella storiografica, vale a dire un approccio interdisciplinare e transnazionale, nel quale è stato recuperato anche il filone di storia militare, per molti anni accantonato dagli studi storici.

3. *Il ruolo della Puglia nel primo conflitto mondiale*

In questo contesto di "risveglio storiografico", che cosa abbiamo saputo della nostra regione? Oltre a scoprire le "piccole" storie dei nostri militari, siamo venuti a conoscenza dell'esistenza di altre trincee, oltre a quelle ben note descritte nei manuali di storia: parlo, in particolare, delle "trincee marittime", perché la Grande Guerra è stata combattuta anche nei nostri mari. Quello che accadde nell'Adriatico nei tre anni e mezzo in cui l'Italia fu in guerra merita davvero una grande attenzione un po' perché rappresenta parte dell'identità storica europea e, soprattutto, perché è un interessante caso di studio. Non solo Carso, trincee, Caporetto e Vittorio Veneto: molti altri eventi svolti sul mare o sulla costa hanno segnato la storia

della penisola italiana, eventi poco noti se non nell'ambito di settori di studio più specialistici. E in tale ambito la Puglia ha svolto un ruolo di rilievo, proprio per la sua posizione geostrategica. La guerra in Adriatico, infatti, si caratterizzò per l'impiego innovativo di mezzi e strumenti come i Mas (acronimo di motoscafo armato silurante o motoscafo anti-sommergibile), le mine, i sommergibili, gli aerei siluranti, e il tutto in maniera coordinata e complementare, con lo scopo di creare una vera e propria "guerra asimmetrica" *ante-litteram* contro le forze dell'Impero austro-ungarico. Questo tipo di impiego delle forze navali, cioè, aprì la strada ad una nuova concezione di guerra navale, una guerra "asimmetrica" appunto, nel senso che il teatro delle operazioni non comprendeva più solo la superficie marina, ma anche i cieli, la profondità delle acque e tutti i litorali. Le tracce di essa sono ancora visibili, per esempio, negli scivoli per gli idrovolanti di Santa Maria di Leuca, dove tra l'altro un anno prima dell'entrata in guerra dell'Italia venne affondato l'incrociatore corazzato francese "Léon Gambetta" da parte di un sommergibile austro-ungarico U-5 e i cui superstiti furono recuperati dalle torpediniere italiane 33 P.N. e 36 P.N. salpate da Brindisi. La Puglia fu anche una delle regioni selezionate per ospitare alcune basi per la neonata aviazione marittima: si pensi ai primi hangar per idrovolanti e all'istituzione, nel febbraio del 1915, di una scuola di aviazione a Taranto, all'aeroscalo completo per dirigibili di Grottaglie, o alle stazioni aeronautiche di Brindisi a partire dal secondo anno di guerra, senza dimenticare le operazioni svolte dagli idrovolanti inglesi a Otranto e da quelli italiani a Santa Maria di Leuca, a Otranto e a Brindisi a partire dal 1917. Ma si pensi anche ai numerosi ospedali destinati ad ospitare feriti ed ammalati provenienti dai Balcani, o a tutte le strutture logistiche approntate per garantire l'alimentazione dei corpi di spedizione d'oltremare. La Puglia, infatti, fu anche la retrovia immediata del fronte albanese, dove le truppe italiane erano presenti sin dal 1914 e proprio da Valona e Durazzo furono tratti in salvo i superstiti dell'esercito serbo che tentavano di sottrarsi alla cattura da parte degli austro-ungarici. Molti di loro furono recuperati dalle navi della Regia Marina italiana e da quella francese, trovando riparo proprio nei porti pugliesi. Tra l'altro, proprio il primo giorno

di guerra, il 24 maggio 1915, la flotta austro-ungarica bombardò Vieste, Manfredonia, Barletta e le Isole Tremiti.

La Puglia, accanto alle operazioni navali della Regia Marina (pattugliamento dell'Adriatico a Brindisi e Taranto; dislocazione di naviglio leggero e, in seguito, di idrovolanti franco-britannici e italiani a Otranto e a Santa Maria di Leuca) fu anche un importante centro di controspionaggio e di formulazioni di azioni di contrasto all'*intelligence* nemica, la famosa Evidenzbureau, che, nel periodo di neutralità italiana, aveva già cercato di assicurarsi la collaborazione in riviste austro-ungariche di militari e funzionari della pubblica amministrazione italiana, con l'intento nascosto di cooptarli nella rete di spionaggio imperiale. La Sottoprefettura di Gallipoli era già stata allertata da tempo e, allo scopo di individuare gli agenti sotto copertura, aveva vigilato sugli istituti bancari e, proprio a Gallipoli, aveva costretto i funzionari della filiale del Banco di Napoli ad accantonare il segreto bancario per scoprire le eventuali rimesse sospette. La Puglia, dunque, probabilmente fu una regione di transito di numerose spie, personaggi generalmente appartenenti al mondo dello spettacolo, "attenzionati" dalle forze dell'ordine proprio perché sospettati di fornire dati sensibili al nemico. Da Gallipoli, probabilmente, passò anche, sotto falso nome, Mata Hari, ma questa è un'informazione che ancora non siamo riusciti a verificare.

La Grande Guerra, inoltre, è stata combattuta anche nelle "trincee interne", quelle trincee apparentemente invisibili, ma senza le quali la società intera coinvolta nel conflitto non avrebbe mai potuto resistere e reggere fino alla fine del terribile impatto. In questo ambito, le Prefetture pugliesi, solo per fare un esempio "istituzionale", furono determinanti perché il ruolo dei prefetti fu quello di essere una sorta di chiave di volta della resistenza interna del paese, in anni in cui la povertà, le perdite e i contrasti politici sfociavano frequentemente in disordini che mettevano a rischio non solo l'ordine pubblico, ma anche la tenuta stessa della società civile e delle istituzioni. Ma in ambito sociale più largo, occorre ricordare la "trincea interna" costituita dalle donne, che operarono una vera e propria rivoluzione culturale, prendendo il posto degli uomini in ogni ambito produttivo e, a loro modo, protestando contro una guerra che

portava lontano i loro uomini, restituendoglieli mutilati, sotto shock o, molto più spesso, in una bara di legno, come dimostrano alcune importanti ricerche etnomusicali svolte nel Basso Salento, in cui si ritrovano delle significative traslazioni semantiche in senso pacifista dei canti del periodo bellico. Anche i bambini soffrirono per la guerra: la mortalità infantile subì, infatti, una significativa impennata, anche perché le madri che li allattavano si nutrivano di pane impastato con pessima farina mescolata a marmo tritato, come risulta da importanti studi effettuati sulla base di documenti conservati nell'Archivio di Stato di Lecce.

4. *La Grande Guerra in Terra d'Otranto. Un progetto di Public History*

Ma ciò che mi preme sottolineare è che la nostra regione, e in particolare l'area dell'ex Terra d'Otranto, si è distinta per aver applicato, proprio nell'ambito del progetto sul centenario, le modalità di approccio della Public History. Le nuove tecnologie informatiche costituiscono, oggi, uno strumento privilegiato per una rivisitazione epistemologica delle discipline umanistiche e, in particolare, per la storia, la cui struttura concettuale – dopo gli "anni ruggenti" della rivoluzione delle «Annales» – sta subendo un'ulteriore revisione a causa della diffusione sempre più ampia della Public History. Molto nota ed utilizzata sin dagli anni Settanta negli Stati Uniti e in Canada anche nelle università, in Europa il percorso della Public History è stato, invece, molto più lento e solo negli ultimi anni ha cominciato a fare capolino nell'Accademia, ma in spazi ristretti e limitati di solito agli interventi nel Terzo Settore. Tra il suo essere ancora una "disciplina fantasma" e la sua reale accettazione come disciplina accademica a tutti gli effetti il passo è ancora lungo. Vige, sulla Public History, un forte pregiudizio epistemologico, che fa sì che essa sia considerata una disciplina di serie B, una "para-storia" quasi, più vicina alle curiosità giornalistiche locali o alle organizzazioni di eventi che alla metodologia storico-scientifica in senso stretto. Insomma, il *gap* tra Public History e storia accademica è ancora molto ampio e profondo, nonostante la crescita esponenziale del

bisogno di storia che emerge dal basso, dal territorio, dai non addetti ai lavori.

L'"arcipelago" della Public History fa affiorare nuovi interrogativi e nuovi problemi, che rimettono in discussione un ventaglio di questioni che si credevano in qualche modo assodate: lo statuto epistemologico della disciplina, lo stesso profilo professionale dello storico, il rapporto tra "passato" e "storia", tra "storia" e "memoria", la domanda "sociale" di storia, l'uso o l'abuso politico della storia, la natura spesso volatile delle fonti digitali, il confine tra storia e giornalismo, la divulgazione scientifica che non perda di profondità concettuale e interpretativa, l'approccio molto spesso solo "emotivo" al passato, monco di una adeguata riflessione storiografica. Sono problemi non facili da risolvere e che proprio la diffusione della Public History con la sua perenne evoluzione ha vivacemente sollevato, aprendo un dibattito oggi non ancora concluso e destinato a scardinare molti tabù che per anni hanno incrostato ed irrigidito la storiografia accademica. Probabilmente, già l'uscita della storia dalle aule accademiche ha costituito una rottura epistemologica, una sorta di atto rivoluzionario sostanziale. Lo storico, abbandonando in parte il suo *modus operandi* tradizionale, si è fuso, e talvolta "confuso", con il pubblico. Il problema è quello di ritrovare un equilibrio epistemologico, di sanare la frattura tra le "due storie" senza perdere la propria specificità professionale, ma arricchendola con un ventaglio di nuove possibilità di ricerca.

Come è stata applicata la metodologia della Public History al progetto del centenario? Intanto, il primo passo è stato quello di elaborare il progetto prevedendo un'attività laboratoriale nelle scuole, durante la quale il punto di partenza è stato il reperimento di fonti e reperti inediti familiari, che sono stati catalogati utilizzando una scheda semplificata dell'Istituto Centrale del catalogo Unico - ICCU (partner del progetto, insieme all'Istituto Archivio Luce, l'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, la Biblioteca di Storia Moderna e Contemporanea di Roma e tanti altri). Gli studenti hanno praticato il "mestiere dello storico"; nello stesso tempo sono stati formati più di 30 tutor da affiancare ai docenti nei laboratori, docenti che a loro volta hanno potuto usufruire di un corso di

aggiornamento, che poi è stato "trasferito" in una pubblicazione scientifica. In sostanza, nei laboratori, gli studenti si sono avvicinati a fonti eterogenee, le hanno datate e contestualizzate, analizzate, confrontate anche in serie, elaborate e, infine, trasposte in una sintesi (una mostra, uno spettacolo teatrale o musicale, lo *storytelling*, il *placetelling*, i percorsi di visite guidate con gli studenti in veste di ciceroni, ecc.). L'altra cosa molto importante è stata la creazione di una rete territoriale, alla quale hanno aderito Enti, associazioni, archivi statali e comunali, storici locali, collezionisti storici, l'esercito, la marina, i carabinieri, ecc.: ciò ha permesso di saltare la burocrazia, di avere la collaborazione degli storici locali o degli esperti in vari ambiti di studio, di progettare insieme eventi dal più piccolo al più grande. Inoltre, ai laboratori hanno partecipato anche nonni, zii, genitori, che hanno raccontato le loro storie e hanno condiviso i loro ricordi. Molto significativa è stata l'esperienza teatrale e musicale: alcune *pièce* sono state realizzate grazie ad un *casting* fatto tra gli studenti, oppure la stessa scrittura di un testo teatrale storico è derivata da storie vere emerse nei laboratori didattici, o ancora i concerti e i cori realizzati dagli studenti sulla base di testi e musiche risalenti agli anni della Grande Guerra. Infine, le fonti inedite reperite sono state riversate nel sito di "Europeana" grazie all'alternanza scuola-lavoro, ma è in atto la realizzazione di un archivio digitale presso l'istituto "Valzani" di San Pietro Vernotico, in cui andrà a confluire tutto il materiale reperito sul nostro territorio.

La novità più importante del progetto sul centenario è stata, dunque, la presa di coscienza dell'esistenza di un'innumerevole quantità di fonti eterogenee custodite nelle famiglie e spesso poco valorizzate. Anzi, con l'avanzare del tempo, tali documenti storici in senso lato rischiano sempre più di essere trascurati, non apprezzati, dimenticati e, purtroppo, alcune volte distrutti. Proprio la consapevolezza della necessità di un "salvataggio" culturale di tutto questo materiale disseminato nelle nostre case ha portato alla elaborazione di un progetto per la realizzazione di un archivio digitale *online* e *open access*, in cui poter riversare tali fonti per una fruizione aperta e condivisa anche da parte dei non addetti ai lavori.

In conclusione, l'esperienza sul campo del centenario della Grande

Guerra ha fatto nascere la consapevolezza che esiste un forte bisogno di storia che proviene "dal basso", un bisogno che va necessariamente coltivato a partire dalle giovani generazioni; che a tale bisogno la Public History può dare una risposta efficace e professionale; che esistono beni culturali archivistici e bibliotecari che hanno grande bisogno di tutela e di valorizzazione; che occorre raccogliere e digitalizzare una serie di fonti inedite eterogenee private, conservandole in un archivio collegato prima di tutto agli stessi Istituti scolastici, ma anche agli archivi statali e comunali, così da creare un efficace *network* che tenga vivo quel senso di comunità che è emerso in occasione del centenario del primo conflitto mondiale.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- STATO MAGGIORE DELLA MARINA, UFFICIO STORICO, *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca, 1915-1918: L'aviazione marittima durante la guerra*, Collezione: Preparazione dei mezzi e loro impiego, Fascicolo VII.
- «Eunomia. Rivista di storia e politica internazionali», IV n.s., 2, 2015, numero speciale su *La prima guerra mondiale e la distruzione dell'Europa, 1914-1918*, a cura di A. DONNO - G. IURLANO, in http://siba-ese.unisalento.it/index.php/eunomia/issue/view/1351
- «Eunomia. Rivista di storia e politica internazionali», VII n.s., 2, 2017, numero speciale su *Il 1917, anno decisivo della Grande Guerra*, a cura di A. DONNO - G. IURLANO, in http://siba-ese.unisalento.it/index.php/eunomia/issue/view/1541
- G. IURLANO - L. INGROSSO - L. MARULLI, a cura di, *La Grande Guerra in Terra d'Otranto*, Monteroni, Edizioni Esperidi, 2018
- M. BLOCH, *La guerra e le false notizie. Ricordi (1914-1915) e riflessioni (1921)*, Roma, Fazi, 2014
- J.L. BORGES, *Finzioni*, Milano, Adelphi, 2003
- M. FERRO, *La Grande Guerre, 1914-1918*, Paris, Gallimard, 1968
- F. FISCHER, *Assalto al potere mondiale. La Germania nella guerra 1914-1918*, Torino, Einaudi, 1966

- A.M. IACONO, *Attorno al concetto di rappresentazione perspicua. Spengler e Wittgenstein*, in «Lebenswelt», 1, 2011, pp. 21-30
- L. WITTGESTEIN, *Note sul "Ramo d'oro" di Frazer*, Milano, Adelphi, 1975
- S. NOIRET, *La Public History: una disciplina fantasma?*, in «Memoria e Ricerca», 37, 2011, pp. 1-27
- P. BERTELLA FARNETTI - L. BERTUCELLI - A. BOTTI, a cura di, *Public History. Discussioni e pratiche*, Udine, Mimesis Edizioni, 2017

Giacomo Carito

Brindisi nel primo quindicennio del ventesimo secolo[1]

1. *Con lo sguardo rivolto a oriente*

Il porto di Brindisi, sul declinare del XIX e primi del XX secolo, si segnala fra i più importanti dell'Adriatico ove la presenza di compagnie armatoriali italiane è minima. Rileva Giuseppe Marcotti: "Il mare Adriatico è servito da diverse compagnie austro-ungariche di navigazione, che offrono anche un comodo e gradevole trasporto tra la nostra penisola e la costa orientale: Bari-Ragusa-Spalato-Fiume-Trieste e viceversa, toccando anche Cattaro e Brindisi (della Società Ragusea, settimanale). Per la marina mercantile italiana dobbiamo con rossore confessare che l'Adriatico è un mare quasi morto: si può dire che tutto si riduce alla linea della Società Puglia, settimanale solo nel tratto Bari-Ancona-Zara, quindicinale per l'Albania, Fiume e Trieste". Molto frequentata appare la linea Brindisi – Corfù: "Da Corfù servizio diretto di vapori per Brindisi, si può dire quasi ogni giorno in 20 ore. Sbarcando a Brindisi dove faceva capo la via Appia per Roma, l'italiano reduce dall'Adriatico orientale riporterà senza dubbio la ben giustificata impressione che da Venezia a Corfù non vi sono monumenti o traccie di civiltà, che non appartengano più o meno direttamente ai due grandi cicli di potenza e di cultura italiana i quali si riassumono nei nomi di Roma e di Venezia"[2]. Non diversamente, Charles Loiseau, il 1901, evidenziava la scarsa presenza italiana su un mare che pareva marginale quale via di comunicazione: "*Dans le classement des ports italiens, sur la base de ces tableaux d'inscription, Venise n'occupe que le septième rang, après Savone et Chiavari, si l'on ne tient*

[1] Relazione svolta il 13 maggio 2015, nel salone di rappresentanza del Palazzo del Governo di Brindisi, nella II sessione**,** avente a tema *Dalla neutralità all'intervento,* dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

[2] G. MARCOTTI, *L'Adriatico orientale da Venezia a Corfù*, Trascrizione digitale a cura di Marco Prinari, pp. 8 e 199.

compte que du tonnage des vapeurs; le seizième, si l'on fait état des voiliers. Le mouvement total de ce port accuse une progression insignifiante, au cours du dernier qidn-quenninm: 2.773.000 tonnes de jauge brute en 1899 contre 2.407.000 en 1895; —alors que, dans l'espace d'une seule année, le mouvement total deTrieste a passé de 4.133.000 à 4.354.000 tonnes (chiffre de 1899). Encore la reine déchue de l'Adriatique est-elle relativement favorisée. Son ancienne rivale, Ancóne, sommeille devant des bassins déserts: un seul vapeur y était inscrit au mois de décembre 1898. Bari ne doit qu'à la Société «Puglia», de fondation récente, un faible regain d'activité, subordonné d'ailleurs à toutes les vicissitudes de l'agriculture dans les Pouilles. Brindisi, encore tête de ligne de la Malle des Indes, a vu MareiIle, Gênes, Naples, Trieste, lui enlever une partie de sa clientèle. Son propre député, le professeur Chimienti, déclarait récemment à un publiciste qu'on n'a même pas su y aménager de quais pour le débarquement du charbon — négligence d'autant moins excusable que, par sa position, presque à l'entrée de l'Adriatique, ce port offre un point de relâche excellent pour les navires en quête de combustible. Elle publiciste d'ajouter: «Si les pouvoirs publics n'y veillent pas, Brindisi n'aura bientôt plus qu'un intérêt historique, celui qui lui vient de la mort de Virgile et de la fuite de Pompée.» Notons au surplus qu'à Brindisi comme à Venise, c'est le Lloyd autrichien, c'est l'Adria hongroise, c'est la Peninsular anglaise qui absorbent les quatre cinquièmes du mouvement. Il est par conséquent impossible de porter ce mouvement, si restreint soit-il, au bilan de l'activité maritime italienne. Plus généralement, du reste, nous n'avons pas à constater une sorte de déclassement de l'Adriatique, envisagée comme rande voie commerciale. Ce n'est pas la mer qui cesse, à raison de je ne sais quelle interversion de courants économiques, d'attirer le pavillon marchand. C'est bien plutôt qu'un pavillon tend à en supplanter un autre et qu'en face d'une décadence force est bien de relever un essor. Sous l'impulsion énergique des gouvernements de Vienne et de Pesth. grâce à leurs généreuses subventions, grâce surtout— il le faut reconnaître — à l'accueil que les entreprises de transports maritimes ont trouvé chez les capitalistes de toute le monarchie austro-hongroise, une flotte

considérable a été constituée sur la rive orientale de l'Adriatique. Le Lloyd, de Trieste, 1'Adria et l'Hungaro-Croate, de Fiume, et la plus modeste Ragusea mettent en ligne trois ou quatre fois plus de bateaux que les Compagnies italiennes. La comparaison des ressources financières accuse une disproportion plus sensible encore"[3].

La Società di navigazione "Puglia" cercava di assicurare la presenza di naviglio con bandiera italiana in Adriatico. Lo sottolineava Ugo Ojetti rilevando, le nuove possibilità che si aprivano nei Balcani in conseguenza della crisi dell'impero Ottomano: "Sulla trama tessuta dai nostri consoli fra Italia e Albania, va e viene la spola della navigazione commerciale. La Società «Puglia», attiva e saggiamente amministrata, ormai ha il monopolio di questi rapporti con quattro linee sussidiate dallo Stato con 448.000 lire annue. Ma di esse solo tre finora toccano gli scali albanesi, e sono: la linea *A* da sei mesi settimanale, che partendo il lunedì da Venezia tocca Trieste, Zara, Ancona, Tremiti, Vieste, Bari, Brindisi, Vallona, Durazzo, Medua, Antivari, Brindisi, Gallipoli, Brindisi nell'andata, e nel ritorno Barletta, Bari, Tremiti, Ancona, Zara, Venezia, e riceve oggi lire 315.000, mentre fino allo scorso anno ne riceveva solo 220.000; la linea C ancora quindicinale che partendo ogni due domeniche da Venezia tocca Trieste, Ortona, Bari, Brindisi, *Santi Quaranta,* Corfù. *Prevesa, Salahora, Prevesa* all'andata e al ritorno Santa Maura, Corfù, *Santi Quaranta,* Brindisi, Bari, Ortona, Venezia, ricevendo lire 65.000; infine la linea fluviale che in coincidenza a Medua coi piroscafi della linea *A* entra a San Nicola Pulaj nella Bojana e la risale fino ad Oboti, a due ore di cavallo o di barca da Scutari, ricevendo lire 18.000. Ora tutte e tre queste linee *postali* saranno subito provvidenzialmente modificate e accelerate, perché la prima diventerà bisettimanale e quindi incontrerà a San Giovanni di Medua il venerdì e il lunedì la piccola *Jolanda* per rimontar la Bojana fino ad Oboti, e la seconda, cioè la *C,* diventerà settimanale trasportando la posta a *Prevesa, Salahora* e *Santi Quaranta*, scalo di Jànina. La quale posta non sarà solo italiana,

[3] C. LOISEAU, *L'equilibre adriatique: l'Italie et la question d'Orient*, Paris: Perrin et C.ie, 1901, pp. 88-90.

perché ad esempio il piroscafo della *A* che partirà alla mezzanotte della domenica da Brindisi, porterà anche la posta internazionale recatagli dal treno speciale della Valigia in arrivo a Brindisi appunto alle otto pomeridiane d'ogni domenica. Se la alacrità della « Puglia» potesse anche, spingendo una volta la settimana la linea *A* a *Santi Quaranta* a incontrare la linea *C* che poi va a Corfù, congiungere il servizio delle merci e dei passeggeri con quello della Navigazione generale verso il levante, si comincierebbe in qualche modo a togliere al Lloyd austriaco l'esclusività dei rapporti fra l'Albania e i paesi orientali dell'impero ottomano, primo Costantinopoli"[4]. La questione era stata posta dal console italiano a Janina, Millelire, che, scrivendo al ministro degli esteri Felice Napoleone Canevaro (1838-1926), l'8 settembre 1899, riferiva: "Per parte mia, certo di non aver nulla a rimproverarmi; anche a costo di diventare nojoso, ho sempre edotto il R. Governo, religiosamente e scrupolosamente, sulla situazione del paese, ho lavorato alacremente e con coscienza per allargare qui la nostra influenza esplicandovi la nostra attività, e dopo lunghissime incubazioni, quantunque a metà, perché quindicinale, sono nusclto a fare inaugurare la linea di navigazione Brindisi, Santiquaranta, Prevesa, Salakora. che ha già cominciato gli scambi con questo Distretto"[5]. Con le modifiche apportate il 1914 alla convenzione del 27 aprile 1910 fra la società di navigazione *Puglia* e il ministero della Marina "per l'esercizio dei servizi dello Adriatico approvata con legge del 13 giugno 1910, n. 306", si fissavano in modo nuovo gli itinerari dei servizi di linea. Riguardavano Brindisi le linee B e C:

"Linea B - settimanale - Venezia-Ancona-Antivari-San Giovanni di Medua-Durazzo-Vallona-Brindisi e ritorno con facoltà di approdare a Dulcigno soltanto nell'andata e con obbligo di approdare a Bari, Barletta e Trieste nel solo ritorno.

---

[4] U. OJETTI, *L'Albania*, Torino-Roma: Casa Editrice Nazionale Roux e Viarengo, 1902, pp. 166-168

[5] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {3. ser.: 1896-1906} 3: 24 giugno 1898 - 29 luglio 1900, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1962, pp.266-267.

Linea C - settimanale - Venezia-Ancona, Peseara-Castellammare-Ortona-Tremiti-Viesti, Manfredonia-Barletta-Bari-Priudisi-Santi Quaranta-Corfù- (Sajada e Gumenitza solo nell'andata) - (Santa Maura solo nel ritorno) - Prevesa e ritorno, con obbligo di approdare a Monopoli, durante la sosta a Bari o nel percorso Bari-Brindisi, ogni qualvolta vi siano almeno 10 tonnellate di merci da imbarcare o sbarcare. Alle tre linee suindicate saranno adibiti almeno sette piroscafi di età e tipo corrispondenti al *Barletta - Gallipoli – Brindisi - Molfetta - Flavio Gioia* > del tonnellaggio lordo non inferiore a 800 tonnellate e della velocità in navigazione non inferiore alle 10 miglia all'ora. Eceezionalmente fino al 31 dicembre 1914 potrà essere adibito alle linee A, B, C, un piroscafo del tipo dello *Epiro"*. A questi servizi si aggiungeva "una linea bisettimanale - linea E – Bari – Antivari - San Giovanni di Medua – Durazzo – Vallona (con prolungamento settimanale a Santi Quaranta) - Brindisi e ritorno"[6].

Un'eventuale penetrazione in Albania e nei Balcani era osteggiata da Vienna che temeva il controllo contemporaneo di Brindisi e Durazzo da parte italiana: "Ma l'Observer di Londra riceveva da Vienna che in quei circoli diplomatici dicevasi che l'Imperatore Francesco Giuseppe, della sua imminente visita a Berlino, avrebbe profittato per chiedere all'Imperatore Guglielmo il consenso per 1'occupazione della Macedonia e dell'Albania; ed il Wiener Journal, ammettendo essere notorio che l'Austria è lontanissima da ogni idea di produrre cambiamenti nei Balkani, dichiarava che essa non era affatto proclive a permettere che nemmeno l'Italia si affermasse in Albania; anzi circa la qualifica di mare italiano dato all'Adriatico, scriveva: L'Austria è sovrana di buona parte della costa orientale dell'Adriatico; se quindi a questo dovesse togliersi il carattere di mare aperto, esso dovrebbe diventare un mare italo-austriaco; poiché se l'Italia, oltre Brindisi, possedesse pure Durazzo; essa potrebbe escludere l'Austria dal Mediterraneo. È chiaro quindi che questa non lascerà mai che si stabilisca una simile situazione. Presentemente però l'Albania è provincia turca; e fino al giorno che essa diverrà

[6] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1914, Roma - Martedì, 25 agosto, Numero 203, p. 4686.

dominatrice dell'Adriatico orientale, vi è ancora una lunga via da percorrere"[7]. Non appariva utopistico, comunque, un accordo che assicurasse agli italiani Valona e agli austriaci l'entroterra montuoso: la stampa austriaca "osservava che, pur mancando un accordo concreto fra l'Austria e l'Italia sulla questione albanese, non si poteva però non desiderare che un tale accordo non si facesse e non fosse completo…tosto o tardi l'Albania e la Macedonia vorranno staccarsi dalla Turchia e allora l'Austria non potrà tenersi discosta, a meno di sacrificare per sempre i suoi più vitali interessi. Ora si sa che l'Italia ha gettato l'occhio sulla costa albanese e particolarmente sulla Baia di Valona, che sta rimpetto Brindisi ed è vasta abbastanza per dar ricovero sicuro all'armata navale più potente; si sa pure che il Governo italiano lascerebbe volentieri all'Austria il possesso dei monti, pur di ottenere la costa dell'Albania. L'accordo dunque non dovrebbe essere difficile; ma se I' Austria non ha perduta completamente la testa, deve fare in modo che le cose procedano secondo equità, e giustizia e non in modo che l'Italia si aggiudichi la parte del leone, lasciando all'Austria un pezzo d'osso"[8]. Da evitare era che si concretizzasse il pericolo "che la bandiera austro ungarica sventoli, un brutto giorno, di fronte a Brindisi"[9]. In Italia si susseguivano voci "intorno a presunte spedizioni in Albania di volontari italiani sotto il comando di Ricciotti Garibaldi a sostegno degli insorti (focolai di rivolta perduravano da tempo in quel paese, specie tra le tribù del nord); si parlava di un corpo tra i 10 ed i 20 mila uomini, pronto ad intervenire non appena l'insurrezione contro i turchi nei Balcani sudoccidentali avesse assunto carattere irreversibile. IL diffondersi di simili voci s'accompagnava al sorgere di candidature ad un futuro trono d'Albania, poste da discendenti di illustri famiglie di patrioti, in primo luogo i Castriota ed i Ghika, seppur da lungo esuli in paesi come l'Italia, la Romania o la Spagna. Così il principe Juan de Aladro Castriota, suddito spagnolo ma abitualmente residente a Parigi, in una sua lettera a Ricciotti

[7] G. SKIRÒ, *Gli albanesi e la questione balkanica*, Napoli: a spese dell'editore Ferdinando Bideri, 1904, p. 187.
[8] SKIRÒ, cit., pp. 192-193.
[9] SKIRÒ, cit., p. 299.

Garibaldi del marzo 1902, si qualificava capo del movimento insurrezionale albanese, con proprio rappresentante a Roma nella persona di Anselmo Lorecchio. Ad Aladro facevano più diretta concorrenza un titolato valacco, il principe Alberto Ghika, ed il principe Fuad d'Egitto, mentre nell'ambito degli italo-albanesi c'era chi non mancava di candidare il siciliano Giovanni Castriota Scanderbeg marchese d'Auletta"[10]. Juan de Aladro si fermò a Brindisi: "A questo punto vorremmo domandare se veramente S. A. si recò a Corfù, ed avremmo pieno diritto di chiedere, se fosse possibile, i nomi dei Capi convenuti nell'isola, per rappresentare tutta la Albania; come potremmo render noto quel che fu detto in Atene alla persona ivi dal Principe espressamente mandata, e quali provvedimenti ad essa, in forma abbastanza vivace, furono anunnziati, ove mai egli avesse osato metter piede in suolo greco; come pure potremmo esprimere tale e quale il giudizio di qualcuno che con lui ebbe ad incontrarsi a Brindisi"[11].

Vi era la possibilità che la Valigia delle Indie potesse scegliere Salonicco o Costantinopoli, in luogo di Brindisi, quale porto europeo caposcalo. Se ne discuteva il 1903, anno in cui Federico Guglielmo di Prussia (1882-1051), principe ereditario di Germania transita, col fratello Eitel Friedrich (1883-1942), dalla città[12], allorché appariva

---

[10] E. MASERATI, *I comitati Pro Padania e il consiglio albanese d'Italia nelle carte di Ricciotti Garibaldi*, in "Rassegna storica del Risorgimento", 66 (1979), n. 4, pp. 461- 471: p. 465.

[11] SKIRÒ, cit., p. 379; il principe persistè nel suo disegno di divenire re d'Albania "non ostanti le disillusioni che ebbe a subire quest'anno nel suo ultimo e segreto viaggio a Brindisi, dopo il quale fece sapere ad una persona, con la quale si era abboccato ivi, di essersi rotte le dita e di non poter scrivere piùdirettamente" (Ivi, p. 554).

[12] K. W. JONAS, *The life of Crown Prince William*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1961, p. 24: "*On March 2 the two brothers left Berlin. Their first goal was southern Italy. From Brindisi they took the British yacht Sapphire to Corfu, from there to Egypt. After a short visit to Alexandria, they went to Cairo". Navy and Army Illustrated*, Volume 15, London: Hudson & Kearns, 1903, p. 706*: "Leaving Italy on board the "Sapphire" for Egypt. ... Prince Eitel Frederick, who it will be remembered were quite recently in St. Petersburg, are now afterwards they left for Brindisi, where they embarked in the English yacht* "*Sapphire*" *for Egypt".* Il *Sapphire* era stato costruito per il duca di Bedford, da John Brown e Co, su commissione dell'agosto 1875.

una soluzione che, se attuata, avrebbe sancito il declassamento del porto di Brindisi, da cui già una parte notevole del traffico diretto oltre Suez era stata dirottata su Marsiglia anche in conseguenza del disastro ferroviario del 12 gennaio 1902, occorso al Cillarese, che mise in evidenza i limiti, più volte evidenziati dalle autorità britanniche, della linea adriatica[13]: *"Nous avons annoncé, jeudi dernier, que notre informateur de Constantinople venait de nous envoyer des notes fort intéressantes sur la question pendante entre la Liste Civile et les Orientaux. De la solution de cette question dépend le passage par Salonique de la Malle des Indes. Or, le même jour, notre confrère M. L. Pretextat du Stamboul, publiait un long article préconisant le passage par Constantinople de la Malle des Indes. Cet article a été reproduit par la presse turque de la capitale. Notre informateur nous envoie une deuxième lettre en réponse à M. Pretextat. La Malle des Indes, si elle abandonne la voie de Brindisi,*

[13] Il 12 gennaio 1902 un treno cantiere deragliò precipitando nell'avallamento provocato dall'alluvione del dicembre 1901 che aveva determinato la perdita di un tratto di circa 150 metri di sede ferroviaria. L'incidente causò la morte di quattro persone: il macchinista, il fuochista, il frenatore e un dipendente della ditta che proprio stava provvedendo alla costruzione di un ponte in legno in grado di consentire il passaggio dei treni. L'incidente ebbe grande risalto sulla stampa inglese portando alla decisione di ridurre gli scali su Brindisi. Vedi, sulla situazione della ferrovia adriatica, E. ABATI, *La ferrovia Brindisi-Bologna*

Roma: Tip. dell'Unione Cooperativa Ed., 1902, pagine 18. Estratto da "Giornale dei lavori pubblici e delle strade ferrate", anno 29, n. 20-21 SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI. ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. SERVIZIO DEL MATERIALE MOBILE, *Appendice agli album del materiale ruotabile,* Firenze: St. Civelli, 1902; *Copia dei Memoriali diretti al Sig. Ing. Comm. Secondo Borgnini direttore generale della Società Italiana per le SS. FF. Meridionali dai funzionari laureati della Rete Adriatica*, Firenze: Tipografia Luigi Niccolai, 1902; SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI. ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA, *Istruzioni concernenti le prime cure a darsi ai feriti in attesa dell'arrivo di un medico*. Edizione Gennaio 1902, Bologna: Stabilimento Giuseppe Civelli, 1902; T. RICCHI, *La Campagna antimalarica del 1901. Relazione al direttore generale delle ferrovie adriatiche, comunicata alla società medico chirurgica di Bologna nell'adunanza scientifica del 28 febbraio 1902*, Bologna: Stab. Tip. Giuseppe Civelli, 1902; SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI. ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA, *Raccolta delle principali disposizioni e norme relative al servizio delle gestioni merci,* Firenze, Stab. Giuseppe Civelli, 1902;

ne saurait passer que par Salonique. Mais, n'anticipons pas sur les arguments on ne peut plus judicieux que notre informateur, si au courant des choses, oppose aux raisonnements spécieux de M. Prétextât. Voici les passages essentiels de l'article du Stamboul auquel nous repondrons jeudi. Quant à la question du différend avec les Orientaux, nous ne parlerons dans une semaine. Les lecteurs ne perdront rien pour attendre. Au contraire. Actuellement, dit M. L. Prétextat, la durée du voyage de Londres à Alexandrie, en passant par Constantinople, est tant soit peu plus courte que celle du même parcours par l'échelle de Brindisi. Jusqu'à présent, les voyageurs qui se rendaient aux Indes passaient par la ligne de Brindisi et s'embarquaient pour Port-Saïd en passant par Ismaïlia, Suez et Aden pour arriver à Bombay. Examinons ce parcours: Le train de la malle des Indes quitte Londres, le vendredi soir, à 8 heures et quinze minutes et arrive à Brindisi, il 7 heures cinquante du soir, le dimanche. Ce premier trajet a donc une durée de quarante-sept heures et trente cinq minutes. A Brindisi, un bateau de la Compagnie Péninsulaire attend l'arrivée du train de la Malle des Indes, pour se diriger à Port- Saïd où il arrive en trois jours et demi environ, c'est-à-dire le jeudi. Le voyage total de Londres à Port- Saïd, du vendredi soir au jeudi dans la journée, peut donc être évalué à cent trente heures. Voyons, maintenant, la durée du voyage de Londres à Alexandrie par la direction nouvelle passant par Constantinople. Le départ de Londres a lieu, le dimanche matin à neuf heures 55 minutes. Ce train spécial arrive à Vienne, à quatre heures 20, le soir du lundi, et repart de Vienne à huit heures, puis arrive à Constantinople le mercredi soir, à une heure 50. La durée de ce trajet en chemin de fer est donc de soixante quinze heures 55 minutes. De Constantinople, les voyageurs s'embarquent sur un bateau du Khédivié pour Alexandrie et la durée de ce second trajet n'est, comme nous l'avons dit, que de cinquante à cinquante deux heures environ. Le trajet total, est, par conséquent, de cent vingt huit heures, environ en moyenne. Dans les conditions actuelles, le passage par Constantinople a donc, mathématiquement, une différence à son avantage de quelques heures; il est vrai que cet avantage, ainsi établi sur le seul point de la durée, n'existe pas en

fait, puisque la distance de Londres à Alexandrie, en passant par Constantinople, est plus considérable que celle qui existe entre Londres et Port-Saïd par Brindisi. Ce qui met sur le premier rang, au point de vue de la rapidité, la nouvelle voie de Londres à Alexandrie par Constantinople est dû à ce que le service des Péninsulaires est trop lent. En effet, nous venons de voir que le trajet de Londres à Constantinople dure 75 heures 55 minutes, alors que le trajet de Londres à Brindisi n'est que de 47 heures et 35 minutes Cependant, la distance entre Brindisi et Alexandrie est de 836 milles et de 740 milles entre Constantinople et Alexandrie. Si les bateaux du Khédivié ne mettent que 50 ou 52 heures pour franchir ces 740 milles, à la même allure, les bateaux de la Compagnie Péninsulaire ne devraient pas employer trois jours et demi pour se rendre de Brindisi à Port-Saïd, mais cinquante-neuf ou soixante heures environ. S'il en était ainsi, le trajet de Londres a Port Saïd, voie Brindisi, ne serait plus que de 107 heures environ au lieu de 131 et, dans ces conditions, le passage par Constantinople serait plus long d'une vingtaine d'heures. En résumé, il n'y a dans l'écart de la durée du trajtt dont nous nous occupons, qu'une question de vitesse, entre des bateaux plus ou moins rapides"[14].

Brindisi rimaneva un punto di riferimento essenziale come si evince da una comunicazione trasmessa il 16 aprile 1902 dal ministro italiano ad Addis Abeba, Ciccodicola, al ministro degli esteri, Giulio Prinetti (1861-1908); "Viaggio ras Makonnen in Europa ponevaci in imbarazzo per insistenze Lagarde volerlo a Parigi. Menelik accettava, proponendo anche visita ras Makonnen al Nostro Augusto Sovrano. Sono riuscito a quanto V. E. desiderava, cioè, ras Makonnen andrà a Londra senza fare altre visite. Harrington con Makonnen avrebbe voluto passare via Brindisi, ho evitato ciò, consigliando via Marsiglia, passando in forma privata"[15]. A Brindisi

[14] *La Malle des Indes* in "Journal de Salonique: publication bi-hebdomadaire, politique, commerciale et littéraire". Directeur: Saadi Levy, n. 782, 21 septembre 1903, p. 2.

[15] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {3. ser.: 1896-1906} 6: I gennaio - 30 giugno 1902, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1985, pp.266-267.

si ferma, il 1909, proveniente da Venezia e diretto a Corfù, il pittore statunitense John Singer Sargent (1856 – 1925); già il 1905 "*in a letter written from Giomein on 22 August 1905, he told de Belleroche that he was 'writing for my passage on the "Isis" to Brindisi, Sept 3rd and if there is no room — on the 10th'*". Il 1909 "*Sargent and his party (Emily and Eliza, Jane and Wilfrid de Glehn) left Venice on 27 September by a crowded night train to Brindisi, where they took passage for Corfu on the S.S. Roumania, finding Sargent's manservant, Nicola d'Inverno*"[16],

Grandi erano gli interessi relativi alla penetrazione commerciale nei Balcani connessi, con evidenza, all'apertura di nuove linee di comunicazione; nell'estate del 1907, Alois Lexa Graf von Aehrenthal (1854 –1912), ministro degli esteri austroungarico, si recò "a Racconigi per ossequiare il Re Vittorio Emanuele III ed a Desio per uno scambio d'idee con l'onorevole Tittoni. Il ministro austriaco aspirava, come già abbiamo ricordato, a sfruttare le concessioni ottenute dal Governo turco per prolungare le ferrovie bosniache fino a Salonicco, e, indipendentemente dalla portata politica di tale progetto, il governo italiano non poteva che preoccuparsi della concorrenza che la nuova linea avrebbe fatto a quella italiana lungo l'Adriatico, minacciando ad esempio la prosperità del porto di Brindisi. Per quanto fosse convinto dell'opportunità di riaccostarsi in quel momento agli imperi centrali, il Tittoni doveva quindi preferire il tracciato di un'altra ferrovia transbalcanica, che è pure rimasta un pio desiderio, quella in senso latitudinare dall'Adriatico al Vardar, favorita dalla diplomazia russa"[17].

---

[16] R. ORMOND, E. KILMURRAY, *John Singer Sargent: Venetian figures and landscapes, 1898-1913*. Complete paintings, VI, New Haven and London: Yale University Press for Paul Mellon Centre for Studies in British Art, 2009, pp. 44-45.

[17] G. GALLAVRESI, *Italia e Austria (1859-1914)*, Milano: Fratelli Treves Editori 1922, p. 281; F. RUDI, *Le relazioni diplomatiche fra il Regno d'Italia e il Regno di Serbia all'inizio del XX secolo (1903-1912)*, Università La Sapienza, Facoltà di Scienze politiche, Sociologia e Comunicazione, Dipartimento di Scienze Politiche, Dottorato di Ricerca in Studi politici (16172) – XXX Ciclo - Curriculum B. Teoria dei Processi socio-culturali, politici e della cooperazione internazionale, p. 203: "La nuova via commerciale via Salonicco-Bosnia-Austria-Germania-Ostenda avrebbe raccorciato di circa 20 ore la distanza fra Londra e Porto Said e danneggiato non soltanto i mercati italiani adriatici, ma anche quelli britannici nel Mediterraneo

Sugli interessi commerciali d'Italia nei Balcani e sulla connessa funzione del porto di Brindisi ha notevole interesse un documento in data 11 maggio 1905 del locale console serbo Alfredo Mazari Villanova, "contenente dati di esportazione e importazione e di circolazione postale", che "lasciava riflettere si un fatto particolare: i principali interlocutori commerciali d'Italia erano l'Austria-Ungheria e l'Inghilterra per le materie lavorate, la Turchia e il Montenegro per il bestiame, la Francia per l'alcool e la Germania per i prodotti chimici. In tutto questo, la Serbia aveva un ruolo marginale, dal momento che, secondo il documento in discorso, la Serbia aveva esportato a Brindisi 106 ettolitri di vino in botte"[18].

La via di Brindisi era seguita da quanti si battevano per l'indipendenza dell'Albania: "*In the spring of 1907, he* [Çerçiz Topulli (1880-1915)] *and Mihal Grameno formed a band of guerrillas in Sofia to fight for Albanian interests. In April ofthat year, the band landed in Vlora, having sailed from Brindisi, and conducted a campaign of agitation to prepare for an armed uprising in 1908*"[19].

Attiva era la Valigia Australiana; "*The New Mail Contract. On the 1st January, 1906, tenders were invited by the Commonwealth Postmaster-General for a fortnightly mail service between Adelaide and Brindisi, to alternate with a similar service to be provided by the Imperial Government, and a contract was entered into with sir James Laing and Company Limited providing for a service at an annual subsidy of £125.000. This contrac, however, fell through, and*

orientale. Su questo, il vice console italiano a Biserta, Fabbri, riteneva lecito concedersi una nota di ottimismo a tal proposito, e segnatamente in queste parole: è vero infatti che Salonicco è, di qualche ora, più vicino a Porto Said del porto di Brindisi, ma bisogna tener conto delle difficoltà che presenta la navigazione lungo le coste dell'Arcipelago, e che la nuova linea, passando a traverso una regione molto accidentata, non permetterebbe il passaggio di treni che transitassero con una grande velocità. E non bisogna infine dimenticare che questa regione è una delle meno civili e più agitare dell'impero Ottomano, e che briganti albanesi o macedoni non domanderebbero di meglio che tentare un colpo di mano su di un treno che trasportassem con il corriere delle Indie, valori e ricchi viaggiatori. La nuova linea, dunque, a questo riguardo, nemmeno presenterebbe garanzie di sicurezza".

[18] RUDI, cit., p. 171.

[19] R. ELSIE, *A biographical dictionary of albanian history*, London-New York: I. B. Tauris, 2012, p. 447

new tenders were accordingly called for. On the 15th november, 1907, an agreement was entered into with the Orient Steam Navogation Company Limited providing for a fortnightly service for a period of ten years, commencing in February, 1910. The mail service is to be carried out by existing vessels belonging to the company and by five new mail ships, to be specially built, of at least 11,000 tons gross registered tonnage and of not less than seventeen knots speed. Two more new vessels are to be added within eighteen months and six years respectively from February, 1910. The vessels are to call at Freemantle, Adelaide, Melbourne, Sydney, and Brisbane, and at least six of them at Hobart during the months of February to May, inclusive. The voyage from Brindisi to Adelaide is to be completed within twenty-six days fourteen hours, and from Adelaide to Brindisi within twenty-seven days two hours, but the latter period may be exceeded by thirty-six hours during the prevalence of the south-west monsoon. The amount of the subsidy is fixed at £ 170,000, per annum; but, if the earnings of the Company be decreased, or the expenses increased, by reasons of any Commonwealth shipping legislation passed subsequentely to the date of the agreement, to the extent of not less than £ 5000 a year, the contractors have the right to terminate the agreement unless the subsidy is increased"[20].

La Gazzetta Ufficiale segnala, il 1908: "A bordo del vapore Hungaria, proveniente da Salonicco, è giunto ieri [6 agosto], a Brindisi, Iskender Melhamè, direttore generale della Regia ottomana, fratello di Selim Melhamé. Alle ore 17 parti per Firenze". Sempre il 6 agosto 1908, secondo un dispaccio dell'agenzia Stefani da Atene, "i giornali della sera dicono che Izzet pascià è arrivato a bordo di un piccolo vapore a Laurion, diretto a Patrasso, ove si imbarcherà per Brindisi"[21]. Si tratta di trasferimenti in Italia dovuti agli esiti della rivoluzione del 25 e 26 luglio 1908 che determinò in Turchia il

[20] COMMONWEALTH BUREAU OF CENSUS AND STATISTICS, MELBOURNE, *Official Year Book of the Commonwealth of Australia,* N. 1 – 1908, Melbourne: McCarron, Bird and Co., 1908, p. 611.

[21] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1908, Roma - Venerdì, 7 agosto, Numero 184, pp. 4766-4767.

temporaneo passaggio a un regime costituzionale e l'allontanamento di quanti erano simboli del regime assoluto e associati a episodi di grave corruzione[22].

Perceval Landon (1869-1927), nel suo *Thurnley Abbey*, pubblicato il 1908, fissa l'immagine di Brindisi lungo il grande cammino per l'India: "*Three years ago I was on my way out to the East, and as an extra day in London was of some importance, I took the Friday evening mail-train to Brindisi instead of the usual Thursday morning Marseilles express. Many people shrink from the long forty-eight-hour train journey through Europe, and the subsequent rush across the Mediterranean on the nineteen-knot Isis or Osiris; but there is really very little discomfort on either the train or the mail-boat, and unless there is actually nothing for me to do, I always like to save the extra day and a half in London before I say goodbye to her for one of my longer tramps… I went off at five o'clock on Sunday afternoon to sleep away the hour or two that had still to be got through before we arrived at Brindisi. Once there, we few passengers transhipped our hand baggage, verified our berths-there were only a there were only a score of us in all - and then, after an aimless ramble of half an hour in Brindisi, we returned to dinner at the Hotel International, not wholly surprised that the town had been the death of Virgil, if I remember rightly, there is a gaily painted hall at the International - I do not wish to advertise anything, but there is no other place in Brindisi at which to await the coming of the mails - and after dinner I was looking with awe at a trellis overgrown with blue vines"*[23].

[22] *Costantinopoli. L'ecatombe degli antichi favoriti del sultano: Izzet pascià e Selim Melhamè*, in "La Civiltà Cattolica", 59 (1908), vol. 4, pp. 123-125. Vedi V. MANTEGAZZA, *La Turchia liberale e le questioni balcaniche*, Milano: Treves, 1908, p. XXXIII) "Selim Melhamè si era recato il 29 luglio dall'ambasciatore per pregarlo di porre a sua disposizione la scialuppa dell'ambasciata italiana per condurre suo figlio Nichad, nominato segretario all'ambasciata turca a Roma, a bordo del Bosnia in partenza per Brindisi"

[23] P. LANDON, *Thurnley Abbey,* in *The Oxford Book of Victorian Ghost Stories*, a cura di MICHAEL COX, R. A. GILBERT, OXFORD: Oxford University Press, 2003, pp. 466-467.

Sulla sponda settentrionale africana si pensava a introdurre varianti a vantaggio dei viaggiatori in connessione con la Valigia delle Indie. Il 2 maggio 1910 il ministro degli esteri italiano Antonino di Paternò-Castello, marchese di San Giuliano (1852-1914), telegrafava al Mayor, nostro ambasciatore a Costantinopoli: "In quanto alla progettata ferrovia Egitto-Tripolitania, ho l'onore di comunicare all'E. V. - per opportuna sua notizia ed a titolo riservatissimo - le seguenti informazioni: il khedive, allo scopo di trar partito dei vasti suoi possedimenti del Mariut, ha costruito una ferrovia da Alessandria verso la frontiera tripolina – ferrovia che è ormai pervenuta a circa 200 km dalla frontiera stessa. Giunti i lavori a questo punto S.A. divisò di chiedere il concorso del capitale estero ed in primo luogo del capitale italiano per proseguire la linea fino a Tobruk e Solum, e si rivolse a tal uopo al r. agente diplomatico al Cairo. Nell'intenzione del khedive la nuova linea dovrebbe servire al transito della valigia e dei viaggiatori provenienti dalle Indie, i quali sbarcherebbero a Port Said, donde in ferrovia proseguirebbero per Tobruk allo scopo di rimbarcarsi qui a destinazione di Brindisi o Marsiglia"[24].

La via di Brindisi appare comunque sempre frequentata da intellettuali, uomini d'affari e funzionari inglesi impegnati in Egitto e in oriente. Più volte vi transita Aurel Stein (1862-1943), archeologo di origine ungherese che compì in Asia centrale spedizioni su incarico delle più prestigiose istituzioni britanniche[25]. Il 1907 sulle

---

[24] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {4. ser.: 1908-1914} 5-6: 11 dicembre 1909 -29 marzo 1911, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 2001, p.254.

[25] J. MIRSKY, *Sir Aurel Stein: Archaeological Explorer*, Chicago and London: University of Chicago Press, 1998, p. 55, con riferimento al 1893: "*I hope to leave Bombay on July 21st which brings me to Brindisi about August 4th"*; p. 201, con riferimento al 1902: *"A letter from Publius was waiting for Stein when the S.S. Arabia on her run from Bombay to Brindisi stopped at Aden"*; p. 202, con riferimento al 1902: "*When I land at Brindisi, on the 14th, I shall go direct to my brother of whom I had for the last few weeks better news, and get to London about the 23rd inst. I have been asked by wire to read a paper before the Royal Geographical Society"*; p. 323, nel contesto di una lettera a Publius, con riferimento al gennaio 1904; *"My last evening at this gorgeous camping place gives me a quiet*

sue banchine è l'egittologo Arthur Edward Pearse Brome Weigall (1880 – 1934)[26]; il 1903, 1907 e 1910, lo è sir John Eldon Gorst (1861-1911), console generale in Egitto dal 1907 al 1911[27]. Non mancano esponenti tedeschi; si annota, il 6 aprile 1911: "*The German Crown Prince and Princess have arrived here*"[28]. Il 1912, come riferisce "The International Herald Tribune", nell'edizione del 13 dicembre, i delegati greci giunsero alla conferenza di pace di Parigi transitando per Brindisi: *"Servian, Greek and Montenegrin delegates to the Balkan peace conference have already arrived in Paris, on their way to London, where the whole of the representatives of the Balkan States hope to meet on Saturday in order to make arrangements to being their labors on Monday next. M. Venizelos, the Greek Premier, and the other Hellenic delegates, who travelled from Athens via Brindisi, arrived in Paris yesterday [Dec. 12] evening and will be present at a déjeuner which M. Poincaré, the Prime Minister, is giving for the delegates to-day. During their brief sojourn in Paris, the French Government is doing everything possible to show its goodwill toward the delegates of the Balkan States. M. Novakovich added that he was convinced Servia's legitimate claims would be firmly and effectively supported by the*

---

hour and I use it to begin a letter which will not be posted until Brindisi is near"; p. 437, con riferimento al 1909: "*Homecoming and honors were anticipated when at Brindisi, awaiting him were letters from friends and co-workers"*

[26] J. HANKEY, *A passion for Egypt: Arthur Weigall, Tutankhamun and the 'Curse of the Pharaohs'*, London: Tauris Parke Paperbacks, 2007, p. 82: "*Weigall's letters from the train across France and Italy to Brindisi cry out against the separations that his way of life forced on them, but by the time he was settled on the P & O steamboat he was sufficiently resigned to look about him*".

[27] A. HUNTER, *Power and passion in Egypt: a life of Sir Eldon Gorst, 1861-1911*, I. B. Tauris, 2007, p. 132, con riferimento al 1903: **"***They took the train through France and Italy to Brindisi, and reached Port Said after a calm three-day crossing, during which Jack studied Board of Trade statistics!",* p. 163, con riferimento al 1907: "*A furious round of further meetings, goodbyes to friends and family, and then on 19 April he and Doll, but not small Kitty, caught the Brindisi mail from Charing Cross at 9 p.m.*", p. 231, con riferimento al 1910: "*The Gorsts reached London late at night on 7July 1910, having travelled via Brindisi and Venice".*

[28] "The Northern Miner" (Charters Towers, Qld.: 1874 - 1954), Thursday 6 April 1911, p. 5.

Powers of the Triple Entente". In quello stesso anno "Ungaretti lascia il suo Egitto e la sua Africa nel 1912, se ne distacca, approdando a Brindisi e toccando cosi per la prima volta la terra di suo padre e di sua madre, l'Italia" [29]. Il 1914, riferisce la "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia" nell'edizione del 15 aprile, transita da Brindisi il cancelliere tedesco Theobald von Bethmann Hollweg (1856-1921)[30].

Allo scoppio allo scoppio della prima guerra mondiale, la via di Brindisi è fra le più frequentate fra quanti vogliono o sono costretti a rimpatriare. Igor Stravinskij (1882-1971), in Svizzera, riesce far rientrare in patria la madre appunto per la via di Brindisi: "*There were not many routes remaining open; but ultimately she managed to make the journey by boat from Brindisi to Odessa. Stravinsky was short of ready cash; and he recalls how at that moment he unexpectedly received 2,500 Swiss francs from Thomas Beecham, who was afraid he might be in financial difficulties because of his growing isolation from Russia"*[31]. La guerra determinò l'espulsione dei domenicani francesi che erano in Gerusalemme; fra questi era il biblista Marie-Joseph Lagrange (1855-1938). Del 14 dicembre 1914 è la "*lettre d'adieux de M.-J. L. au P. Vincent. Testament spirituel. Même jour: Arrestation et expulsion des dominicains français*". Il giorno dopo "*Les prisonniers sont emmenés à Naplouse, puis à*

---

[29] I. DE MICHELIS, *Andrò senza lasciare impronta: percorsi identitari di Giuseppe Ungaretti: con sette lettere inedite a Giacinto Spagnoletti*, Roma: Edizioni Nuova Cultura, 2012, p. 25. Vedi pure, ivi, p. 41: "In Italia Ungaretti era arrivato per la prima volta sbarcando a Brindisi nel 1912, e vi si era trattenuto pochi giorni tra Roma, Firenze e Milano. Poi partì alla volta della capitale francese".

[30] *Ospite Illustre*, in "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1914, Roma - Mercoledì, 15 aprile, Numero 89, p. 1958: "Il cancelliere tedesco von Bethmann Hollweg, ieri alle ore 11, proveniente da Ala, giunse a Mantova e si fermò per visitare i monumenti della città. Egli riparti alla sera, alle ore 22, diretto a Brindisi".

[31] E. W. WHITE, *Stravinsky: The Composer and His Works*, Berkeley and Los Angels: University of California Press, 1984, p. 51. Vedi pure I. STRAVINSKY, R. CRAFT, *Memories and Commentaries*, Berkeley and Los Angels: University of California Press, 1981, p. 133: *"... the generosity of Sir Thomas Beecham. I should record the fact, too, that at the outbreak of war Beecham helped me with a payment of money which enabled my mother to return to Russia from Switzerland (by boat from Brindisi to Odessa)"*.

Damas; de là, après deux jours d'attente, ils sont transférés à Beyrouth. De Beyrouth au Pirée, ils font la traversée sur un bateau italien"[32].

Da lì, dopo due giorni, il *Milano* li trasporta verso Brindisi, dove arrivano il 3 gennaio.del 1915[33]. I collegamenti fra Brindisi e il Pireo non s'interruppero durante il periodo della neutralità italiana; nell'ottobre del 1914 il regio console italiano nel porto greco "telegrafa che il postale Atromitos è partito per Brindisi"[34]. Il dato è confermato dall'incaricato d'affari statunitense in Grecia che il 3 agosto 1914 telegrafa al proprio segretario di stato: "*Order of mobilization expected to-morrow or next day. Fleet is now near the Dardanelles. Government has enough coal, but private supplies only sufficient for fifteen days. Austrian and Italian steamers have been requisitioned by their respective Governments, but Greek line is still running to Brindisi"*[35]. I collegamenti con Atene erano regolari; erano stati utilizzati, il 1906, dagli atleti americani che dovevano partecipare alle Olimpiadi intermedie ad Atene in programma dal 22 aprile al 2 maggio di quell'anno[36]. Lo stesso re Giorgio di Grecia (1863-1913), il 28 novembre 1906, s'imbarca a Brindisi sullo yacht

---

[32] B. MONTAGNES, *Chronologie du père Marie-Joseph Lagrange des Frères prêcheurs,* https://www.mj-lagrange.org/?p=12321

[33] B. MONTAGNES, *Marie-Joseph Lagrange. Un biblista al servizio della Chiesa*, traduzione di COLETTE ORARD e PAOLA SIMONE, Bologna: Edizioni Studio Domenicano, 2007, p. 299.

[34] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1914, Roma, martedì, 20 ottobre, Numero 251, p. 5719.

[35] *Papers relating to the foreign relations of the United States*, 1914 supplement, the world war, document 140. File No. 763.72/452: *The Chargé d'Affaires in Greece* (*Whitehouse*) *to the Secretary of State*. *American Legation, Athens*, *August 3, 1914, 4 p.m.* [*Received August 17, 8 a.m.*] in https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1914Supp/d140.

[36] *American Athletes Leave Brindisi* in "The New York Times", 18 aprile 1906, p. 12: "BRINDISI, April 17. -- *The American athletes who are to compete in the Olympic games at Athens next week arrived here to-day. James S. Mitchel, the weight-thrower of the New York Athletic Club, whose left shoulder was dislocated by a sea which boarded the steamer Barbarossa on the voyage across the Atlantic, is still incapacitated*".

reale *Amphitrite*[37] per rientrare in patria; dal porto adriatico invia un messaggio al re Vittorio Emanuele III: "Avanti di lasciare l'Italia tengo a ringraziare, ancora una volta, di tutto cuore Vostra Maestà di tutte le gentilezze e bontà di cui mi ha colmato duranto il mio saggiorno a Roma e di cui sono riconoscentissimo, e cho non dimenticherò giammai. Prego Vostra Maestà di presentare i miei omaggi alla Regina, e di credere alla mia più sincera affezione"[38].

Al divampare della guerra non mancò la soppressione o sospensione di linee di navigazione; il 1914, il ministero della Marina "in considerazione delle difficoltà che, per le attuali condizioni politiche, si oppongono al regolare svolgimento dei servizi marittimi sovvenzionati", dispose le seguenti sospensioni e modificazioni di linee:

"Linee esercitate dalla *Società italiana dei servizi marittimi*

Venezia-Dalmazia-Brindisi (settimanale). Sospesa dalla partenza da Venezia del 16 agosto

Linee esercitate dalla *Società Puglia*.

Venezia-Albania-Brindisi (settimanale). Sospesa dalla partenza da Venezia del 15 agosto.

Bari-Albania-Brindisi (bisettimanale). Sospeso l'approdo ad Antivari dalla partenza da Bari del 13 agosto"[39].

Sino all'inizio della grande guerra parevano, per la città adriatica, riviversi antichi fasti come esplicitamente si propone in un saggio del 1908: "*Modern Brindisi, a town of about 17,000, lies among low hills in a waste of sand. Whatever the glories of the famous ancient sea-port may have been, they have departed and it would be hard to find, today, a more barren and uninteresting spot. The harbor itself is extensive and admirably sheltered from every wind, and within*

[37] Lo yacht Amphitrite, di 1950 tonnellate, aveva una velocità massima di 13 nodi (LEGA NAVALE ITALIANA, *Annuario Navale 1915*, Roma: Armani e Stein, 1915, p. 195).

[38] *Notizie varie. Italia*, in "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1906, Roma, giovedì, 29 novembre, Numero 278, p. 5753.

[39] *Provvedimenti governativi. Servizi marittimi sovvenzionati*, in "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1914, Roma, venerdì, 14 agosto, Numero 194, p. 4532.

recent times has again become the starting-point of the most direct route from central Europe to the east"[40].

Non mancavano i rischi connessi a tale funzione; i porti erano vie privilegiate d'ingresso per le pandemie quale quella di colera del 1910 che in Italia, secondo una prima versione poi smentita, sarebbe stata veicolata da alcuni zingari russi sbarcati nel luglio di quell'anno a Brindisi; da qui si sarebbero trasferiti dapprima a Bari per venerare le reliquie di san Nicola per raggiungere nella prima settimana d'agosto Trani e Barletta ove si sarebbero resi evidenti i sintomi della temuta malattia. In realtà vettori reali del colera sarebbero da identificare in pescatori di Trani e Barletta[41].

Il ruolo di Brindisi è visto sempre più in connessione con l'area balcanica; ambienti ottomani, il 1912, auspicano che, attraverso Brindisi e Valona, Costantinopoli si colleghi all'Europa occidentale. Si tratta di un ampio esame dei collegamenti esistenti e possibili:

"1° La Porte, envisageant la question de défense nationale, se serait même opposée au raccordement direct de Prichtina avec

[40] B. L. D'OOGE, *The Journey of Aeneas* in "*The Classical Journal*", vol. 4, no. 1, 1908, pp. 3–12: p. 5.

[41] F. M. SNOWDEN, *Naples in the Time of Cholera, 1884-1911*, Cambridge: Cambridge University Press, 2002, p. 220: "*In the summer of 1910 the sixth and" final pandemic of Asiatic cholera to decimate Europe reached Italy, claiming its first victims at the coastal towns of Barletta and Trani in Apulia":* Ivi, p. 233: "*As the ministry had feared, the Vibrio Cholerae reached Italy in the summer of 1910, claimings its first victims on the Adriatic coastline of Apulia that the authorities had identified as a locality of special risk. The 1,000 kilometres of shore between Venice and Brindisi lacked all maritime vigilance. Small craft were free to dock without regulation or inspection. Wise after the event, the inspectors of the Department of Public Health established that the cholera was imported by the long-distance fishermen of Trani and Barletta".* Ivi, p. 239: "*In Barletta, the official explanation of the epidemic was outlined by the unrepentant Calissano. He reasoned that the disease had arrived in Italy with a caravan of thirty-seven gypsies from the Caucasus who had crossed the Black Sea and boarded an Italian ship at Constantinople bound for Brindisi. Disembarking in Apulia in July, they they had made a pilgrimage to the relics of St Nicholas at Bari and then they travelled to Trani and Barletta in the first week of august".*

Nisch, en Serbie, pour cette raison qu'on peut aller de Prichtina à Nisch par Uskub, ce qui, à vrai dire, quadruple le trajet. Il n'y aurait plus alors évidemment de chemin de fer Danube-Adriatique; tout se réduirait à un chemin de fer albanais.

2° L'état-major aurait demandé un raccordement de la ligne Salonique-Uskub aux chemins de fer bulgares par Koeprulu, Zegri-Palanka, Kustendil et Sofia — et une ligne partant de Ghida, sur la ligne Salonique-Monastir, pour aller à Janina, par Kozana, à un point à déterminer sur l'Adriatique, qui serait probablement Vallona.

Au sujet de cette dernière ligne, l'accord serait établi en principe entre le gouvernement et le groupe français. Mais tout cela ne faisait guère avancer, retardait plutôt, et compromettait le Danube-Adriatique proprement dit, qui a pour lui cependant les puissances de la Triple-Entente, plus l'Italie.

La Russie voit des avantages surtout politiques en cette entreprise qui, de l'Est à l'Ouest, se mettrait en travers du projet d'une ligne autrichienne Nord-Sud allant de Serajewo à Mitrowitza, et barrerait ainsi au pangermanisme la route de l'Archipel.

L'Italie trouverait par contre, dans le Danube-Adriatique, des avantages économiques. «Son industrie, aujourd'hui adulte, dit M. Francis Delaisi, cherche des débouchés. En face d'elle, sur l'autre rive de l'Adriatique, et comme à portée de la main, s'offre la péninsule balkanique. Quelle bonne affaire qu'un chemin de fer qui amènerait en face de Brindisi les grains, les porcs, les cuirs de la péninsule, et emporterait vers Sofia, Belgrade ou Bucarest, les cotonnades et la quincaillerie italienne! Ce n'est pas un pur caprice de l'amour qui a marié le roi Victor-Emmanuel à la fille du prince Nicolas. Antivari, la future tête de ligne du Danube-Adriatique, est au Monténégro. Mais le traité de Berlin plaçait ce port sous la surveillance du canon autrichien. Gomme compensation à l'annexion de la Bosnie, le cabinet de Rome a obtenu l'an dernier, la suppression de ces entraves. Aujourd'hui Antivari est port libre. L'Italie aura, à quelques heures de Brindisi, le terminus d'une magnifique voie de pénétration; et voici le Balkan ouvert de nouveau comme aux temps antiques, à la conquête romaine.»

La France joue en cette affaire le rôle du banquier. Un syndicat français s'est constitué à Paris en vue d'une émission éventuelle. La Porte négocie un emprunt de vingt-cinq millions de livres, qui aurait fait l'objet du dernier voyage de M. Revoil à Paris.

Pour l'Angleterre, comme pour la Russie, il s'agit principalement de faire pièce au pangermanisme, en mettant en opposition violente les intérêts de l'Autriche et ceux de l'Italie. Le chemin de fer Danube-Adriatique peut amener le passage de l'Italie à la Triple-Entente, et la dislocation de la Triplice.

L'Autriche, hostile comme de juste au Danube-Adriatique, appuya le tracé d'un autre chemin de fer allant d'Uskub à Saint-Jean de Médua, sur l'Adriatique, par Débré, et qui avait du moins, à ses yeux, l'avantage d'ignorer la Serbie. Et comme elle jouit, grâce à l'appui de l'Allemagne, d'une grande influence auprès du gouvernement ottoman, celui-ci s'enthousiasma pour la ligne recommandée, ainsi que pour une autre, d'ordre uniquement stratégique, allant de Monastir à Vallona. Des négociations eurent même lieu avec la France au sujet de ces deux lignes et des polémiques s'élevèrent dans les journaux français et italiens. L'Autriche avait brouillé les cartes. Le journal l' « Italie », souvent inspiré, écrivait : «Nous tenons, pour le maintien précisément des relations de bonne amitié qui existent entre la France et l'Italie, à ce que les concessions obtenues par la France ne soient pas contraires aux aspirations italiennes, et nous sommes convaincus, du reste, que le gouvernement français prendra soin de ne porter atteinte à aucun des intérêts légitimes de l'Italie en Macédoine et en Albanie, puisqu'il y avait partie liée entre les deux gouvernements pour les lignes de chemins de fer aboutissant à l'Adriatique». L'Indépendance Belge estimait de son côté que les chemins de fer d'Albanie pourraient exercer une influence nuisible sur les relations franco-italiennes, si la diplomatie française ne se concertait pas au préalable avec l'Italie.

« Certes, disait ce journal, la ligne «Danube Adriatique», qui fait partie de ce lot de voies ferrées, ne peut soulever aucune objection à Rome, où, au contraire, elle est désirée. Mais les autres lignes, essentiellement stratégiques et devant permettre à la Turquie de

défendre l'Albanie du côté de l'Adriatique, comme par exemple le projet Monastir - Vallona, sont susceptibles d'opposition italienne, et dès lors il convient de s'entendre avec l'Italie à ce sujet, si l'on ne veut pas ternir de nouveau l'amitié franco-italienne, et détruire les heureux résultats obtenus à Rome par M. Camille Barrère. »

Le «Mattino» attira l'attention de ses compatriotes sur l'entrée éventuelle de la Turquie comme puissance maritime, dans les eaux de l'Adriatique. Et il signalait Vallona comme le futur Bizerte ottoman de cette mer. Au milieu de toutes ces difficultés extérieures, auxquelles s'ajoutent les difficultés intérieures, la Porte est très embarrassée. La France ne l'est pas beaucoup moins. Le gouvernement ottoman tient énormément à ne mécontenter ni l'Allemagne ni l'Autriche, et, d'autre part, accorde la préférence à des chemins de fer purement stratégiques, qui puissent lui permettre de réprimer plus facilement les révoltes albanaises; la France voudrait bien faire des affaires en construisant même au besoin des chemins de fer stratégiques en Turquie d'Europe, mais elle n'oublie pas que c'est M. Isvolski, alors ministre des affaires étrangères, qui a lancé l'idée du Danube-Adriatique, et que Nicolas II, évitant à la fois Berlin et Vienne, est allé à Racconigi affirmer devant toute l'Europe la conformité des intérêts italiens et russes dans les Balkans. Que sortira-t-il de tant d'indécision?

Raccordements de chemins de fer turco-heliéniques.

Dans les premiers jours de décembre 1910, M. Venizelos faisait à un journal d'Athènes, les déclarations suivantes: «La question crétoise ne regarde pas la Grèce mais les puissances protectrices. Par contre, il y a une affaire très importante qui ne peut être réglée qu'avec le concours bienveillant de la Turquie. C'est le raccordement des chemins de fer turco-grecs. Bien qu'il y ait une convention internationale sur ce sujet, la Turquie a, jusqu'à présent, empêché la construction par une résistance passive. A l'heure actuelle, la Grèce est le seul Etat Européen où l'on ne peut se rendre en chemin de fer. Le raccordement des chemins de fer en question aura une importance extraordinaire au point de vue des communications internationales. Si ce projet se réalise, alors le centre des postes indiennes ne serait plus Brindisi, comme à présent, mais Athènes,

c'est-à-dire le Pirée qui est beaucoup plus près du canal de Suez que Brindisi». De fait, la Malle des Indes suit actuellement la ligne Londres, Douvres, Calais, Brindisi, Port-Saïd, comprenant £.300 kilomètres de voies ferrées et 1.781 sur mer. Avec la jonction précitée, en établissant par exemple une nouvelle ligne Londres, Douvres, Ostende, Uskub, Karaferia, Pirée, Port-Saïd, on obtiendrait 3.293 kilomètres de voie ferrée (dont 700 à peu près en Turquie et 400 en Grèce) et 1.246 sur mer. Or, en mettant une moyenne de 50 kilomètres par heure, en chemin de fer et 20 par heure sur mer, on a 135 heures en tout pour la ligne que suit actuellement la Malle des Indes et 128 pour la nouvelle ligne via Pirée, ce qui fait une économie de 7 heures. La voie maritime Pirée-Port-Saïd est aussi plus sûre en cas de mauvais temps que Brindisi-Port-Saïd. Pour le raccordement des chemins de fer turco-helléniques, trois lignes furent proposées. La première, partant de Galambaca, en Grèce, passait par Velestino et Kastoria, pour aboutir à Monastir, et de là, par une nouvelle ligne, à Perlépe et Uskub. Cette ligne fut mise en avant, en principe, par le gouvernement ottoman, pour les grands avantages stratégiques et économiques qu'il y voyait. La Grèce reconnaissait, de son côté, que la ligne en question aurait permis des échanges commerciaux très rapides avec la Macédoine, en traversant cette province si fertile presque par le milieu. Le gouvernement grec proposa cependant un second tracé, qui, partant du terminus actuel sur la frontière turco-grecque de la ligne Larissa-Athènes, construite par la Société des Batignolles, passerait par Pappapouli et Platamona pour aboutir à Ghida, sur la ligne de Salonique. Le gouvernement grec préférait cette ligne, parce que la section grecque allant déjà jusqu'à Pappapouli, ville frontière, il n'avait à faire aucune nouvelle dépense. Sur le territoire ottoman, ce tracé semblait aussi le plus naturel, le plus avantageux; ne rencontrant aucun obstacle matériel, il n'aurait pas coûté plus de douze millions, n'aurait nécessité nulle garantie kilométrique, nulle charge pour le budget. Il fut préconisé par le ministère de Hilmi pacha. Le ministère actuel, par contre, crut devoir s'y opposer, pour des raisons d'ordre stratégique. Il estimait que cette ligne, suivant presque toujours la côte, pouvait aisément

être détruite par un petit corps de débarquement, et donna sa préférence à une troisième qui, partant de Karaferia (Véria) sur le chemin de fer Salonique-Monastir, passe par Ibelli et Serfîdje (Servia) et se dirige sur Elassona. Cette ligne nécessite pour la Turquie, la construction de 141 kilomètres de nouvelle voie ferrée; ce qui, à cause des nombreux accidents de terrain, ferait évaluer son coût à près de 37 millions de francs. La Grèce aurait à construire de son côté 20 kilomètres seulement, qui lui reviendraient environ à trois millions de francs. La ligne Salonique-Monastir étant concédée au groupe de la «Deutsche Bank», ce serait celui-ci qui serait chargé du raccordement Karaferia-Elassona. Du côté grec, on crut que le gouvernement ottoman ne tenait pas du tout au raccordement, parce qu'il craignait que Salonique ne perdît son importance internationale au profit du Pirée. Ce à quoi les Grecs objectent que rien n'est moins justifié que cette appréhension. De même, disent-ils, que le trafic de Brindisi n'a point atteint le mouvement de Gênes ou de Trieste, de même le Pirée ne pourra concurrencer Salonique, qui restera le grand port de transit de l'Europe Orientale, les marchandises empruntant toujours de préférence la voie maritime, infiniment moins coûteuse. Quant au Pirée, il attirera la poste et les voyageurs qui prennent aujourd'hui, non pas la voie de Salonique, mais diverses autres lignes méditerranéennes. Loin de perdre au raccordement, Salonique et toute la Turquie d'Europe y gagneront, d'autant plus que la partie du trafic européen qui délaissera la voie maritime pour se rendre par chemin de fer en Grèce, empruntera les lignes ottomanes sur une longueur de plusieurs centaines de kilomètres".

Si considera l'opportunità relativa all'istituzione di un servizio di *ferry boat* tra Brindisi e Valona trasformando il treno Roma-Brindisi in Roma-Costantinopoli: *"Le port de Vallona étant situé à la partie la plus étroite de l'Adriatique, dès l'établissement de la voie ferrée en question, un service de ferry-boats assurerait des communications rapides entre Vallona et Brindisi, reliant ainsi le premier port aux grandes lignes européennes. L'express Rome-Brindisi deviendrait l'express Rome- Constantinople. Avec l'express Vienne-Athènes, la Macédoine et l'Epire seraient parmi les voies principales du trafle*

international. Voyageurs et marchandises arriveraient en Turquie par l'Adriatique et par la Grèce. Le tourisme prendrait un grand développement. Des régions à peu près inconnues lui seraient ouvertes, comme Janina et son lac, les sites merveilleux de la Memerschka, de Paleo-Vouni, du Voïon, du versant occidental de l'Olympe"[42].

L'importanza del porto di Brindisi è ribadita in un saggio del 1913: "D'altro canto, il porto di Brindisi, pur non essendo sede di una compagnia di navigazione, era inserito all'interno di un circuito di rotte di poco inferiore rispetto a Bari e di gran lunga risultava più connesso rispetto ad Ancona". Contava su 286 collegamenti diretti: per 168920 miglia marine e 312 indiretti per 822463 miglia marine[43].

Il movimento portuale determinava, di conseguenza, elevati flussi di corrispondenza presso il locale ufficio postale. Proprio in riferimento a questa circostanza, si registrò uno dei primi impieghi in Italia dell'accertamento di impronte digitali per individuare il colpevole di un furto: "Nel febbraio dell'anno 1914, nell'ufficio transito-dogana in Brindisi veniva manomessa una lettera assicurata contenente danaro. Sulla busta manomessa vennero riscontrate delle impronte digitali lasciate da mani sudicie, probabilmente nell'atto di manomissione della lettera. Il pretore di Brindisi, essendo i sospetti caduti su di un impiegato postale, fece assumere le impronte digitali di questo ed insieme colla busta corpo di reato le inviò alla Scuola di Polizia Scientifica per il confronto. Fui io incaricato dal direttore della scuola del confronto, il quale portò alla identificazione delle due impronte rilevate sulla busta corpo di reato con quelle delle dita

[42] *Chemins de fer et politique*, in "Mècheroutiette. Constitutionnel ottoman. Organe du Parti radical ottoman. Journal mensuel", 3 (1911), n. 19, Juin 1911, pp. 27-36: pp. 29-34 e 36. Vedi pure SKIRÒ, cit., p. 527: "Mentre con capitali austriaci è pressoché compiuta una linea ferroviaria che congiunga Salonicco con Vienna, niente si è fatto in Italia per una linea, che essendo molto più breve, congiunge Salonicco, e per l'Albania, a Vallona e da Vallona poi, per Brindisi, al Sempione faccia attraversare per l'Italia tutto questo immenso commercio, che mentre avrebbe un evidente risparmio di tempo, sarebbe un grande vantaggio economico per l'Italia e per l'Albania".

[43] G. MELLINATO, *L'Adriatico conteso: Commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano: Angeli, 2018, p. 4.1.

medio ed anulare destro dell'impiegato sospettato. Il verbale di confronto colle tavole dimostrative venne trasmesso al pretore di Brindisi"[44]. D'intesa fra i ministeri della Guerra, della Marina e delle Poste e Telegrafi, nell'agosto del 1914 si stabilirono i provvedimenti per attuare, in caso di mobilitazione, censura sulla corrispondenza postale diretta all'estero. "Gli uffici postali gia esistenti a Milano, Verona, Udine, Venezia, Genova, Napoli, Brindisi, Siracusa (in caso di radunata a nord ovest) e quelli di Torino, Milano, Ventimiglia, Genova, Napoli, Brindisi, Siracusa (in caso di radunata a nord est) erano designati in caso di mobilitazione a raccogliere e spedire tutta la corrispondenza postale diretta dall' Italia verso l'estero qualunque ne fosse stata la destinazione, appunto per poter esercitare su di essa Ia censura indispensabile per evitare eventuali atti di spionaggio ai danni dell'Italia. In ognuno di questi uffici sarebbe stato costituito un ufficio di censura delle corrispondenze internazionali. Era vietato a tutti gli altri uffici postali italiani la spedizione diretta della corrispondenza all'estero, appena ordinata la mobilitazione"[45].

Una corrispondenza francese, nell'imminenza dell'entrata in guerra dell'Italia, evidenzia, in modo evidentemente interessato, la penalizzazione ricevuta dai porti adriatici italiani, e fra questi Venezia e Brindisi, sia da parte tedesca che austroungarica:

"*Brindisi, c'est la porte ouverte sur cet Orient dont Napoléon disait, en partant pour l'Egypte: « Il n'y a que là qu'on fait de grandes choses», et ces préoccupations sont devenues aujourd'hui majeures. La liquidation de l'Autriche est avancée; mais la Turquie, si j'ose risquer la métaphore, est plus avancé encore. L'Italie, ici, a d'ailleurs fait un premier pas. Elle a occupé provisoirement Vallona; mais les grandes nations, aussi longtemps qu'elles xont asses fortes, ne rendent jamais.*

---

[44] G. FALCO, *Polizia scientifica e giurisprudenza*, in "Bollettino della Scuola di polizia scientifica e del Servizio di segnalamento", fasc. 7-8, 1917-1918, Roma: Tipografia delle Mantellate, 1921, pp. 156 -165: p. 158.

[45] M. G. PASQUALINI, *Carte segrete dell'intelligence italiana. 1861-1918,* Roma: Tip. R.U.D, 2006, p.248.

Et, coïncidence piquantee, en ces jours de l'anniversaire de la naissance de Bismarck, ce sont les anciens alliés de l'Allemagne, les tripliciens, les admirateurs et lieutenants de Crispi, qui sont devenus, sous la poussé legique et impitoyable des événements, les plus féroces adversaires de l'Allemagnele, les plus enthousiastes partisans du rapprochement avec la France, afin de pouvoir, au travers de la France, parler avec la Russie de la Dalmatie, et avec la Russie et l'Angleterre de la liquidation du vieil Empire, auquel l'ironie de la destinée vient de donner le nom de Jeune- Turc pour en marquer l'étape finale. Dans ce petit hôtel de l'interminable rue qui formè Brindisi, les propos s'échangent sans aucun retenue.

Et ils refusent net toute conversation à ce aujet avec l'Allemagne qui les a trahis, et qui à soutenu, contrairement au traité, leur rivale, l'Autriche. Venise a per-e-être nourri l'espoir, aujourd'hui perdu, que Berlin l'acheminerait vers Trieste. Brindisi, porte italienne de l'Orient, brutalement fermée par l'Allemagne même, s'ouvre aujourd'hui avec fracas, et l'un y voit apparaître la tête un peu diaboliqu du vieux Crispi lui-même et de ses lieutenants furieux. Quelle revanche!"[46].

Camille Devilar, in un intervento del 1917 propone di fare di Brindisi il grande retrovia logistico per sostenere efficamente l'impegno militare degli alleati nei Balcani utilizzando l'infrastrutturazione e la rete dei trasporti che avevavo fatto della città adriatica il porto caposcalo della Valigia delle Indie: "*Il semble qu'au point de vue méditerranéen, nous n'ayons pas suffisamment tiré parti de notre alliance avec l'Italie. Pourquoi n'a-t-on pas fait de Brindisi la grande tête de ligne anglo-franco-italienne? Avant la guerre, le service régulier Londres-Calais-Paris-Brindisi plaçait le grand port italien à trente-six heures environ de la capitale britannique. Or, il est plus aisé, moins coûteux, de centraliser sur quelque point bien choisi un matériel considérable que de répartir l'effort entre des ports nombreux, éloignés les uns des autres. La voie ferrée Londres-Brindisi dessert les villes de première importance. On a la certitude absolue qu'il n'y circulerait que des trains complets,*

[46] G. PRADE, *Brindisi, porte de l'Oriente,* in "Le Journal", 11 aprile 1915, pp. 1-2.

quel que soit le trafic, commercial ou militaire. Tout ce qui est destiné à l'armée de Salonique deviendrait indemne des risques de mer. Les transports s'efectueraient à travers le canal d'Otrante (Brindisi-Valona): une armée de travailleurs pourrait construire assez rapidement une voie ferrée Valona - Monastir (moins de 180 kilomètres à vol d'oiseau) et ce serait une singulière transformation dans la situation de l'armée d'Orient, comme aussi dans les données du problème balkanique. Les navires à destination ou en provenance de l'Extrême-Orient emploient quarante-cinq heures, environ, pour aller du détroit de Messine à Marseille. On gagnerait donc du temps — c'est-à-dire du charbon et des avantages de guerre, à faire de Brindisi la tête de ligne provisoire. On y gagnerait aussi de la sécurité. On sait où se produisent, le plus souvent, les torpillages en Méditerranée. La ligne de Brindisi-Port-Said ne serait guère dans la zone dangereuse. De plus grâce aux flottes de guerre alliées, la route maritime, diminuée de la moitié de sa longueur. pourrait être jalonnée par des patrouilleurs dont la surveillance active n'a rien qui puisse plaire ans sous-marins. Les objections? La plus importante, je le sais, se nomme Marseille. Mais nous sommes arrivés à l'époque où l'on veut la fin de le guerre et sa fin victorieuse en notre faveur. Si l'on ne veut point aujourd'hui toucher à hier, nous concevons bien que la lutte se prolonge et que le commandement comme le gouvernement soient d'un exercice difficile"[47].

2. *I Sovrani di Germania e d'Italia a Brindisi. Una nuova pace brindisina.*

Il vertice italo-tedesco svoltosi a Brindisi il 12 maggio 1909, con larga eco sulla stampa europea, destò speranze di rafforzamento della triplice alleanza e di più distese relazioni con l'Austra-Ungheria dopo la crisi nata in seguito all'annessione, da parte di quest'ultima, della Bosnia Erzegovina. La "Gazzetta ufficiale" ne offrì analitica descrizione: "Fino dalle 6 di questa mane, la città di Brindisi era in

[47] C. DEVILAR, *La Guerre au Jour le Jour. Unite de front*, in "Le XIX^{e} siècle: journal quotidien politique et littéraire", directeur-rédacteur en chef: GUSTAVE CHADEUIL, 23 février 1917, n. 16.892, p. 1.

pieno movimento. Numerose musiche, suonanti inni patriottici, percorrevano le vie animatissime. Ogni casa era pavesata con bandiera e festoni di fiori. Le vie Garibaldi ed Umberto, ove, passava il corteo reale, erano gremite. Alle 7 nella stazione si trovavano ad attendere il treno reale l'on. deputato Chimienti, il sindaco, il prefetto di Bari, il comandante della R. nave Coatit, capitano Corsi, e tutte le altre autorità civili e militari. Alle ore 7.30 giunse il treno reale. La musica municipale, che si trovava presso la pensilina, intuonò l'inno reale. Dal vagone reale scesero le LL., MM. il, Re e la Regina, ossequiate dalle autorità presenti. Dopo essersi intrattenuti brevemente con esse, i Sovrani salirono in vettura col sindaco. In altre vetture presero posto S. E. il ministro Tittoni, il primo aiutante di campo, generale Brusati, l'aiutante di campo, gonerale Trombi, il capitano di fregata, conte Biscaretti di Ruffia, il conte Avogadro degli Azzoni, il duca e la duchessa d'Ascoli. I sovrani, scortati dai carabinieri a cavallo. si diressero al porto. Appena la vettura reale imboccò la via Umberto, le musiche sparse lungo il percorso, intuonarono l'inno reale e la folla applaudì calorosamente, sventolando i fazzoletti e i cappelli. Anche dai balconi gremiti di gente si acclamava. I Sovrani percorsero la via Umberto e la via Garibaldi giungendo presso la banchina del porto, ove venne eretta una pensilina riccamente addobbata. Ivi attendevano i Sovrani i comandanti delle navi da guerra ancorate nella rada, l'arcivescovo, la Giunta, le rappresentanze delle Società e molte signore. I Sovrani, giunti alla pensilina, discesero e vennero ossequiati dai presenti. Le signore offrirono fiori alla Regina. Poco dopo i Sovrani salirono nella lancia reale. Subito dalla corazzata Vittorio Emanuele e poi dall'incrociatore Coatit, cominciarono le salve. Tutte le navi alzarono il gran pavese, gli equipaggi dei cacciatorpediniere e delle torpediniere d'alto mare, le quali erano schierate al lato nord del porto, lungo la rotta della lancia reale, salutarono alla voce. Il cacciatorpediniere inglese Albatros fece pure il saluto alla voce. La folla dalla banchina acclamava. Alle ore 8 i Sovrani salirono sulla Vittorio Emanuele, ove furono ricevuti dal comandante. Tahon. La Coatit ripeté le salve, mentre la musica suonava la marcia reale, i marinai salutavano alla voce e sull'albero maestro saliva il

gagliardetto reale. Alle ore 10.10 venne avvistato l'*Hohenzollern.* Poco dopo entrò nell'avamporto lo Sleipner che passò davanti alla corazzata Vittorio Emanuele e fece il saluto alla voce, Seguirono i cacciatorpediniere Espero e Aquilone che sfilarono a gran velocità dinanzi alla Vittorio Emanuele e si ancorarono all'imboccatura del porto. Alle ore 10.30 entrò nel porto l'Hohenzollern seguito dall'incrociatore Stettin, il quale fece salve di saluto, cui rispose il Coatit. La musica della Vittorio Emanuele intuonò l'inno tedesco. I marinai di tutte le navi italiane fecero il saluto alla voce. Le navi tedesche alzarono il gran pavese colla bandiera italiana all'albero maestro. L'Hohenzollern gettò l'ancora a prua, della Vittorio Emanuele, collocandosi quasi parallelamente ad essa. Lo Stettin diede fondo presso il Coatit. Tutto all'intorno un gran numero di imbarcazioni pavesate solcavano il mare calmissimo. Il tempo era splendido. Alle ore 10.35 il Re e la Regina coi seguiti si imbarcarono sopra una lancia a vapore e si diressero verso l'Hohenzollern. Quando la lancia reale passò fra le imbarcazioni i Sovrani vennero acclamati. Gli incrociatori Coatit e Stettin fecero salve e gli equipaggi il saluto alla voce. Anche l'equipaggio dell'Hohenzollern fece il saluto alla voce, mentre la musica suonava l'inno italiano. L'Imperatore e l'Imperatrice si trovavano in alto sulla scaletta. I Sovrani d'Italia e di Germania si salutarono e si abbracciarono con grande cordialità. Un picchetto presentò le armi. L'Hohenzollern issò il gagliardetto reale. I Sovrani si presentarono i rispettivi seguiti; indi l'Imperatore e il Re si trattennero lungamente in particolare colloquio sopra coperta, la Regina e l'Imperatrice si recarono nel salone imperiale, ove si trattennero qualche tempo. I sovrani italiani, salutati cogli stessi onori, tornarono a bordo della Vittorio Emanuele alle ore 11.30. Col1'imperatore. di Germania si trovavano, oltre l'ambasciatore von Jagow, il generale von Plessen, aiutante di campo generale, il tenente generale barone von Lyncker, capo del gabinetto militare, il maresciallo di Corte barone von Lyncker, il vice ammiraglio von Müllen, il capo del gabinetto civile von Valentini, il ministrog barone von Ienisch, il capitano di vascello von Rebeur-Paschwitz, il capitano di vascello conte Platen comándante dell'Hohenzollern, il tenente colonnello von Triedeburg, il tenente colonnello barone von

Hammeratein, il capitano di fregata barone von Rössing, comandante dello Stettin, il capitano di corvetta Fuchs, il maggiore medico dott. Niedner, ed il tenente di Vascello barone Paleske, comandante dello Sleipner. Al seguito dell'imperatrice sono la contessa von Kellor, dama di Corte, la signorina von Veltheim, dama d'onore, e il cerimoniere von Winterfeld"[48]. Il re e la regina erano giunti a Brindisi, provienti da Roma, con un ampio seguito: "Le LL. MM. il Re e la Regina, ieri sera alle 19.10, con trono speciale, partirono per Brindisi. Accompagnavano i Sovrani S. E. Tittoni, ministro degli esteri, S. E. , il tenente generale, Brusati, primo aiutante di campo generale, il maggiore generalo conte Trombi, aiutante di campo generale, il capitano di fregata conte Biscaretti di Ruffia, aiutante di campo, il conte Avogadro degli Azzoni, mastro di cerimonie, iÌ Duca d'Ascoli, gentiluomo di Corte, e la Duchessa d'Ascoli, dama di Corte. Il treno è giunto a Brindisi alle 7.30 di questa mane. Alla stazione le LL. MM. vennero ossequiate dalle autorità e poscia si recarono in vettura al porto, entusiasticamente acclamate lungo il percorso da una grande folla. Giunti alla pensilina, eretta per l'occasione sulla banchina del porto, i Sovrani, allo 7.40, s'imbarcarono sopra una lancia a vapore, dirigendosi verso la corazzata Vittorio Emanuele"[49].

In rada, osservatore interessato, era l'incrociatore inglese Albatros, giunto questa mattina a Brindisi[50].

I sovrani di Germania giunsero a Brindisi provenendo da Malta da cui erano partiti l'11 maggio alle ore nove del mattino[51].

L'incontro fu molto cordiale: "Ieri, alle ore 11.50, poco dopo che le LL. MM. il Re e la Regina d'Italia avevano lasciato la nave imperiale Hohenzollern, i Sovrani di Germania ne discesero imbarcandosi in uni lancia a remi per restituire la visita ricevuta. Le navi Coatit, italiana, e Stettin, germanica, fecero le salve di prescrizione; e tutte le altre navi il saluto alla voce. Quando la lancia

[48] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1909, Roma, mercoledì, 12 maggio, numero 112, pp. 2344-2345.
[49] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1909, Roma, mercoledì, 12 maggio, numero 112, pp. 2345-2346.
[50] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1909, Roma, mercoledì, 12 maggio, numero 112, p. 2346.
[51] *Ibidem.*

si accostò alla Vittorio Emanuele, la musica intuonò l'inno tedesco; un picchetto di marinai presentò le armi. II Re e la Regina attendevano l'Imperatore e l'Imperatrice in cima alla scaletta. Il comandante discese per riceverli. Gli Imperiali salirono a bordo e salutarono i Sovrani. Indi l'Imperatore e il Re passarono in rivista il picchetto armato. Subito dopo i Sovrani salirono sul ponte superiore ove è l'appartamento dell'ammiraglio. La colazione di trentadue coperti era imbandita nel quadrato dell'ammiraglio che si trova sopra coperta. La tavola era decorata con splendidi fiori. Nel centro siedevano l'Imperatore ed il Re, a sinistra del Re siedevano l'Imperatrice, S. E. 'l'ittoni, la contessa Keller, il generale Brusati, la signorina Veltheim, il generale Trombi, il mastro di cerimonie Winterfeld, il capitano di fregata conte Biscaretti; a destra dell'Imperatore siedevano la Regina, l'ambasciatore di Germania von Jagow, la duchessa D'Ascoli, il generale von Plessen, íl vice ammiraglio von MülIer, il capitano di vascello Rebeur Paschewik, il duca D'Ascoli, il conte Avogadro degli Azzoni. Di fronte all' Imperatrice siedeva il maresciallo di Corte von Lyncker, alla cui destra siedevano von Valentíni, il conte Platen, il nobile Carignani, il barone Hammerstein, il comandante Corsi, il maggiore medico Niedner. Di fronte alla Regina siedeva il generale Lyncker, alla cui sinistra si trovavano il ministro barone Jenisch, il comandante Thaon di Revel, il tenente colonnello Friedeburg, il caputano di fregata Rossing, il capitano di corvetta Fucks e il tenente di vascello Paleske. La musica di bordo, durante la colazione, eseguì uno scelto programma. Al levare delle mense i Sovrani bevettero rispettivamente alla loro salute, a quella delle loro Case e dei loro paesi, uniti dalla triplice alleanza, che ha assicurato la pace all'Europa durante trenta anni. Inoltre l'Imperatore fece menzione del disastro di Sicilia e Calabria ed espresse i sentimenti della sua ammirazione per la condotta delle Loro Maestà in quella dolorosa circostanza. Dopo il brindisi del Re la musica suonò l'inno tedesco; dopo il brindisi dell'Imperatore l'inno italiano. Terminata la colazione i Sovrani tennero circolo sul ponte, all'aperto. Verso le ore 14 l'Imperatore e l'Imperatrice si congedarono dai Sovrani d'Italia e tornarono, salutati con gli onori reali, a bordo dell'Hohenzollern. Le

LL. MM. il Re e la Regina, accompagnate dall'on. Tittoni, dal generale Brusati e dagli altri personaggi del loro seguito, s'imbarcarono alle ore 16.10 sopra una lancia a remi e si recarono a bordo dell'Hohenzollern. Durante la traversata le navi resero gli onori. I Sovrani vennero ricevuti alla scaletta di bordo dagli Imperiali tedeschi, mentre gli equipaggi facevano gli urrrà, le artiglierie sparavano le salve e le musiche suonavano l'inno reale italiano. I Sovrani tedeschi ed italiani coi personaggi dei loro seguiti si recarono subito nel grande salone di bordo dove venne servito il the. Vi assistevano tutti i personaggi che erano stati invitati alla colazione a bordo della Vittorio Emanuele. Alle ore 17 i Sovrani d'Italia si congedarono dagli Imperiali tedeschi con grande cordialità, e salutati cogli stessi onori del loro arrivo, lasciarono l'Hohenzollern e tornarono a bordo della Vittorio Emanuele. Subito l'Hohenzollern levò l'ancora e, salutato dalle salve delle artiglierie e dagli urrà degli equipaggi e dalle musiche, si mise in rotta fiancheggiato dallo Sleipner e dall'Aquilone, e scortato dalle navi Espero, Bersagliere e Stettin. Il gruppo delle navi che si allontanavano a grande velocità offriva uno spettacolo magnifico. Frattanto i Sovrani d'Italia sbarcarono dalla Vittorio Emanuele e si recarono a visitare il Forte a mare, che sorge sopra un isolotto, tra le due bocche del porto. Dopo aver visitato il Forte, il Re e la Regina salirono in lancia a vapore e si diressero a terra insieme col ministro Tittoni, col generale Brusati e coi personaggi dei Loro seguiti. Quando la lancia reale passò presso la Vittorio Emanuele, questa fece le salve ed ammainò lo stendardo reale. Tutte le navi fecero il saluto. La lancia reale si fermò presso la pensilina. I Sovrani salutarono le autorità, fra le quali notavansi pure gli on. deputati Chimienti e Pellegrini; poi in vettura si diressero alla stazione, seguiti da un lungo corteo di vetture coi personaggi dei seguiti o colle autorità. Lungo le vie percorse dal corteo reale l'entusiasmo era indescrivibile. Lunghe acclamazioni salutarono i Sovrani. Si sventolavano bandiere e fazzoletti e si agitavano cappelli. Alle ore 18.50 i Sovrani giunsero alla stazione e si trattennero brevemente colle autorità. Indi le loro Maestà salirono nel treno che partì alle 19.2 per Roma, mentre la musica suonava l'inno reale ed i presenti acclamavano calorosamente. Nello stesso treno partì anche

S. E. il ministro Tittoni. Nel frattempo, tra le visite, alle ore 15 le LL. MM. il Re e la Regina, coi seguiti, in lancia a remi, si recarono al lato nord del porto a visitare il cacciatorpediniere Nembo ivi ancorato, al quale, passando accanto allo Hohenzollern, era occorso un non grave incidente pel quale rimase investito riportando una lamiera staccata e dovette essere, rimorchiato in porto. Poscia, sempre in lancia, le LL. MM. si recarono alla pensilina, ove sbarcarono. Il Re col sindaco, con S. E. Tittoni e col generale Brusati, si recarono a visitare il castello, che percorsero guidati dall'on. deputato Chimienti; poi per la strada di circonvallazione giunsero in via Garibaldi, che percorsero, tornando poi alla pensilina, dove si imbarcarono, facendo ritorno alla Vittorio Emanuele. La Regina, accompagnata dai personaggi del suo seguito e dal prefetto di Bari, si recò a visitare l'ospedale e l'orfanotrofio. Appena saputosi che i Sovrani erano discesi, una grande folla si riunì lungo le vie percorse dalle LL. MM. salutandole con calorose dimostrazioni"[52]. Positivi furono i commenti sulla stampa estera come rileva la "Gazzetta ufficiale": "L'incontro di Brindisi fra i Reali d'Italia, e gli Imperiali di Germania forma oggetto dei commenti della stampa estera, specialmente dei giornali tedeschi ed austriaci. La Kolnische Zeitung in un primo articolo scrive: «L'accoglienza che l'Imperatore Guglielmo ha trovato ieri a Brindisi sembra confermare che anche in Italia si è convinti che la Triplice è il baluardo della pace e che si continua ad esser certi che la Triplice tutela così nel modo migliore gli interessi italiani. E conforme al desiderio dell'Imperatore e del popolo tedesco che le relazioni fra la Germania e l'Italia siano coltivate con cura anche nell'avvenire. Sotto questo riguardo l'attività del nuovo ambasciatore tedesco a Roma avrà, un grande compito da attuare». In un secondo articolo, intitolato Brindisi, dice: «La politica tedesca ha spesso, durante le difficoltà degli ultimi tempi, trovato in Italia un concorso intelligente, che fu prezioso anche se non fu appariscente». Il giornale aggiunge di sperare che la convinzione che la Triplice costituisce un potente fattore della pace europea

[52] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1909, Roma, giovedì, 13 maggio, numero 113, pp. 2360-2361.

continuerà a rafforzarsi in Italia, appunto ora che si è giunti ad una situazione calma e normale nella politica estera. «In Germania si è e si rimane di parere che la Triplice, tale qual è, continua a costituire il più valido baluardo della pace ed è naturale che, in tali condizioni, noi abbiamo il giusto discernimento di apprezzare la permanenza dell'Italia nella Triplice». Il Pester Lloyd di Budapest scrive: «L'Imperatore Guglielmo avrà certamente convinto il Re Vittorio Emanuele che l'Italia è considerata, ora come sempre, quale un membro della Triplice alleanza perfettamente uguale agli altri due». La Konigsberger Allgemeine Zeitung dall'incontro di Brindisi, cui succede la visita di Vienna, trae la seguente conclusione: «La giornata di Brindisi, precedente la giornata di Vienna, deve provare chiaramente ai popoli e agli uomini di Stato che le tre potenze sono unite, che la triplice continua ad essere forte e che i tentativi contro di essa sono riusciti vani, poiché nessuna delle tre potenze può né vuole farne a meno»[53].

"Il Temps, commentando gli incontri di Brindisi e di Vienna, rileva che la triplice alleanza è stata celebrata da tutti i suoi componenti con solenni manifestazioni. Il Temps constata che i due sistemi di alleanze che si dividono oggi l'Europa hanno conservato il loro vigore e la loro efficacia e dimostrano che la sola politica saggia, la sola che non costituisca un pericolo per la pace, consiste nel lavorare a farli vivere d'accordo in un equilibrio stabile e su un piede di eguaglianza. Non vi è motivo di prevedere un cambiamento negli aggruppamenti delle potenze europee e, se sono desiderabili riavvicinamenti fra i componenti i due gruppi, conviene conservarli come maggiori pegni d'accordo e non come strumenti di disunione"[54]. La "Gazzetta ufficiale" reputò politicamente importante "il commento della Norddeutsche Allgemeine Zeitung. L'ufficioso giornale berlinese scrive: «Se le interviste avvenute sono ovunque considerate come avvenimenti politici di grande importanza, ciò

[53] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1909, Roma, venerdì, 14 maggio, numero 114, p. 2370.
[54] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1909, Roma, sabato, 15 maggio, numero 115, p. 2392.

avviene perché esse riaffermarono spontaneamente la esistenza della Triplice nel suo antico vigore. Gli ultimi avvenimenti dettero ragione a quegli indirizzi politici che si fondarono sulla convinzione che la saldezza dell'alleanza della pace avrebbe continuato a dare i suoi effetti e previdero che l'alleanza stessa si sarebbe nuovamente dimostrata come un decisivo elemento quando le circostanze avessero fatto sorgere questioni tali da coinvolgere profondamente il sistema degli Stati europei. «Allorché si manifestarono i problemi orientali, venne per la triplice il momento di dar prova di essere uno strumento di pace». Dopo aver rilevato che le manifestazioni di Brindisi e di Vienna costituiscono un armonico accordo che lega in una maniera piena di promesse il passato all'avvenire, la Norddeutsche continua dicendo: «Se col tempo sarà scritta la storia del periodo agitato che ora si chiude, essa constaterà, sulla base dei documenti, che la politica dell'on. Tittoni, seguita di pieno accordo con la volontà del suo Sovrano, ha essenzialmente contribuito alla soluzione delle difficoltà sorte dalla crisi di Oriente. Tale contributo è stato evidente in occasione della pacifica soluzione delle difficoltà montenegrine; ma in realtà l'on. Tittoni, durante tutta la crisi, dimostrò di avere esattamente compreso la situazione e secondò premurosamente gli sforzi tendenti a condurre la crisi ad una soluzione favorevole, senza che si verificassero gravi scosse. Più gli avvenimenti chiariranno le cose circa lo scorso periodo di appassionate agitazioni, più altamente si apprezzerà, tanto in Italia quanto al di là dei suoi confini, il merito della politica italiana di aver contribuito al mantenimento della pace, rimanendo fedele alla triplice alleanza ». Concludendo, la Norddeutsche rileva la tendenza pacifica della Triplice, la quale, se fosse stata adoperata a scopi aggressivi, sarebbe andata incontro all'indebolimento ed allo scioglimento"[55]. Durante il soggiorno a Vienna dell'imperatore Guglielmo, immediatamente successivo all'incontro di Brindisi, fu dai giornali notato un lungo colloquio fra lo stesso imperatore, il ministro degli affari esteri austro-ungarico Aehrenthal e l'ambasciatore Tschirsky.

[55] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1909, Roma, lunedì, 17 maggio, numero 116, p. 2407.

“Su tale colloquio la Zeit, di Vienna, si dice in grado di dare le seguenti informazioni: «Non si presero nuovi accordi concernenti i doveri d'alleanza, avendo la recente esperienza dimostrato che le antiche disposizioni sono perfettamente sufficienti a garantire una perfetta solidarietà d'azione. Ciò venne constatato durante il colloquio. Si passò indi ad esaminare la situazione nata dall’annessione e dal nuovo ordine di cose in Turchia. Anche in ciò l'accordo si manifestò pieno. Naturalmente l’esame non si fece solo dal punto di vista austro-germanico, ma da quello della triplice in generale, e l’Imperatore toccò qui dei risultati dell’incontro di Brindisi soddisfacentissimi per entrambe le parti. L'avvenire dell'Oriente fu colà esaminato senza pessimismo e con unità di vedute. All'Italia interessa, delle questioni rimaste aperte, specialmente quella di Creta. Essa sembra desiderare una soluzione favorevole alla Grecia. Ora, dopo le interviste di Brindisi e di Vienna, si può dire che la Germania e l’Austria non si occuperanno direttamente della soluzione di quella questione. L'iniziativa si lascierà prendere ad una delle potenze che hanno il protettorato, di Creta, forse l'Italia e Vienna e Berlino la sottoporranno a un benevolo esame »[56].

Più scettici risultarono i commenti sulla stampa francese: “A la Chambre Italienne, également, on a formulé à l'adresse des soldats français et italiens tombés en 1859 pour l'indépendance italienne, un salut fraternel et ému auquel s'est associé le Gouvernement lui-même, et le président Marcora a accentué la manifestation en adressant ce salut « à la nation amie qui, avec ses fils généreux a tant contribué à la cause de l'indépendance de l'Italie redevenue nation. > Les délégués de Trieste ont été également recus avec un enthousiasme délirant, aux cris de «Vive l'Italie! Vive Trieste!» Décidément, malgré les récentes entrevues de Vienne et de Brindisi, on ne saurait penser avec l'empereur Guillaume que «la Triple

[56] “Gazzetta ufficiale del regno d'Italia”, anno 1909, Roma, martedì, 18 maggio, numero 117, p. 2439-2440.

Alliance est maintenant profondément enracinee dans le coeur des peuples»[57].

3. "*Nei Balcani si produce più storia di quanta se ne possa consumare*" (WINSTON CHURCHILL)

Il ruolo di Brindisi, quale riferimento essenziale per gli interessi italiani nei Balcani in questo periodo, emerge con chiarezza anche nel contesto delle operazioni di *intelligence*: "I corrieri di Gabinetto dipendevano dal Ministero degli Esteri ed erano incaricati del recapito a mano della corrispondenza di carattere diplomatico e riservato. Gli addetti militari e il Comando del Corpo di Stato Maggiore erano autorizzati a utilizzarli in casi speciali per una corrispondenza riservatissima, che doveva essere garantita da eventuali violazioni o smarrimenti. Negli altri casi dovevano fare uso della posta normale e del telegrafo, ricorrendo alla cifratura, quando la natura del messaggio lo richiedesse. I corrieri di gabinetto potevano essere ordinari o straordinari e partivano normalmente da Roma due volte al mese. Venivano inviati a Parigi, Londra, Pietroburgo, Berlino e Vienna; per Belgrado e Sofia invece il servizio era solamente mensile. I messaggi riservatissimi destinati a all'addetto militare in Romania venivano affidati al corriere per Vienna e l'ambasciata d'Italia ne avrebbe curato l'inoltro con mezzi propri. In quelle località ove non si attuava questo servizio le lettere riservatissime per gli addetti militari venivano portate da persone 'fidate', quali ufficiali che viaggiavano per proprio conto o personale della legazione d'Italia o uomini d'affari di provato 'patriottismo'. I plichi che dovevano raggiungere l'addetto militare a Costantinopoli venivano spediti al prefetto di Brindisi che li affidava poi ai comandanti dei piroscafi settimanali che facevano la spola bisettimanalmente con la capitale sultaniale"[58].

La decisione di creare a Brindisi una base navale della Regia Marina rispondeva alla necessità di creare un argine alla preponderanza che l'Austria-Ungheria andava assumendo nell'area

[57] A. DUBIEF, *La Politique Extérieure*, in "Le Progrès de Madagascar. Organe d'action républicaine". 1909-07-21, p.1.
[58] PASQUALINI, cit., p.77.

balcanica. Si trattava di un bisogno evidente come sottolineava il 29 marzo 1909 l'onorevole Attilio Brunialti (1849-1920) con un'interpellanza al governo "sullo sviluppo ed il completamento della nostra difesa militare di terra e di mare in ordine alla politica estera": "Manchiamo di forti, di strade militari, di ferrovie; e non vi parlo della configurazione del nostro litorale adriatico piano, basso, senza sviluppo di insenature, con rade malsicure ed incerte, ancoraggi pochi e infidi, corroso e smarginato da gran copia di fiumi, di canali, di stagni, esposto ai venti levantini, che ne contrastano la navigazione, in tutto l'opposto del litorale austriaco, dove avete baie, seni, golfi, sicuri, da riparare tutte le flotte del mondo; le grosse corazzate nostre possono soltanto a prezzo di gravi difficoltà e di pericoli entrare nei canali di Venezia, le fortificazioni di Ancona sono sguarnite, Brindisi non è fortificata, Taranto è tanto lontana che una flotta nemica può scorazzare tutto l'Adriatico, prima che possa essere soccorsa una città italiana"[59].

I timori che la creazione della base navale di Brindisi crearono a Vienna determinarono, in larga misura**,** la necessità d'organizzare un vertice italo-tedesco. Il 12 maggio 1909, Paolo Thaon di Revel (1859-1948) organizzò l'incontro a Brindisi tra Vittorio Emanuele III e l'imperatore Guglielmo II[60] che determinò, almeno apparentemente, il rilancio della triplice Alleanza: "che il patto tripartito godesse di buona salute lo confermò l'incontro di Brindisi tra i reali d'Italia e quelli tedeschi, avvenuto il 12 maggio, cui la stampa internazionale dette ampio risalto. Definito con giudizio unanime una dimostrazione della piena validità dell'alleanza, che trovò conferma dalla visita che Guglielmo II fece a Francesco

[59] Legislatura XXIII. Camera dei Deputati. I Sessione. Discussioni. Tornata del 29 marzo 1909. Atti Parlamentari p. 53.

[60] Millenovecento, Edizioni 27-31, Editrice Millenovecento, 2005, p. 89; S. F. Romano, *L'Italia del Novecento: L'età giolittiana (1900-1914)*, Roma: Biblioteca di Storia Patria, 1968, p. 335; L. ALBERTINI, *Venti anni di vita politica: 1898-1908*, II, 1909-1914, p. 79; L. FRASSATI, *Un uomo, un giornale: Alfredo Frassati*, Roma: Ed. di Storia e Letteratura, vol. I, p. 351: "Successivamente Guglielmo II ebbe un abboccamento con il nostro Sovrano a Brindisi, non per discutere sul rinnovo della Triplice, ma per uno scambio di vedute sulla situazione internazionale, specialmente nei riguardi del problema orientale"

Giuseppe il 14, una solenne manifestazione triplicista come venne definita, convalidata dal caloroso telegramma di saluti all'alleato ed amico che i due imperatori inviarono a Vittorio Emanuele III"[61]. L'evento ebbe vasta eco internazionale e pareva preludere a un'era di stabilità e pace: "Brindisi, 12. Il yacht imperial Hohenzollern, con a bordo l'imperatore Guglielmo, è arrivato qui questa mattina, salutato dai rituali colpi di cannone. Il re e la regina d'Italia, accompagnati dal ministro degli esteri on. Tittoni, sono saliti a bordo dell'Hohenzollern ad ossequiare l'imperatore. Più tardi l'imperatore di Germania ha restituito la visita ai reali d'Italia a bordo della corazzata "Vittorio Emanuele" dove ha avuto luogo una colazione in fine della quale il re e l'imperatore si sono brindati con molta cordialità. Nel pomeriggio l'imperatore e la imperatrice hanno offerto al re e alla regina d'Italia un te, a bordo dell'Hohenzollern, e subito dopo il yacht imperiale è ripartito alla volta di Venezia. L'Inghilterra ha inviato a Brindisi la corazzata Albatross in atto di ossequio ai sovrani. Questo atto di cortesia viene considerata come conseguenza dei buoni risultati dell'incontro di Baia avvenuto il 29 dello scorso aprile fra il re Eduardo e Vittorio Emanuele, e come sicuro indice di un ristabilimento di amichevoli sentimenti fra le potenze europee"[62]. Non diversamente, la Gazzetta Ufficiale del

---

[61] G. GIORDANO, *Tra marsine e stiffelius: venticinque anni di politica estera italiana, 1900- 1925*, Edizioni Nuova Cultura, 2012, pp. 118-119:

[62] Torre, A. F., editor, "Il Messaggiero Italiano" (San Antonio, Tex.*),* Vol. 19, No. 37, Ed. 1 Saturday, May 22, 1909, Newspaper, May 22, 1909; (http://texashistory.unt.edu/ark:/67531/metapth398777/: accessed June 30, 2015), University of North Texas Libraries, The Portal to Texas History, http://texashistory.unt.edu; crediting University of Texas at San Antonio, San Antonio, Texas, p. 1. La stampa locale non mancò di seguire l'evento; ne trattò ampiamente P. CAMASSA, *Brindisi e gli Hohenstaufen*, in numero unico: "L'Omaggio di Brindisi ai Sovrani d'Italia", Brindisi, 12 maggio 1909: "Nella mattinata la 2a Squadriglia cacciatorpediniere (*Nembo*, *Aquilone*, *Espero*, capo squadriglia il capitano di fregata Ernesto Solari su *Nembo*) cui sono aggregati il *Dardo* e il *Bersagliere*, svolgono al largo di Brindisi la scorta d'onore al panfilo reale *Hohenzollern* che reca i Sovrani di Germania in visita ufficiale in Italia. Durante l'avvicinamento e le manovre per prestare la scorta il *Nembo* per errore di navigazione della nave tedesca entra con questa in collisione riportando danni allo scafo, alle sovrastrutture e agli organi di governo: entrato con i propri mezzi a Brindisi sarà rimorchiato a Taranto dalla nave officina *Vulcano* che già aveva messo

Regno d'Italia poneva in evidenza i positivi commenti della stampa estera: "Il Temps, commentando gli incontri di Brindisi e di Vienna, rileva che la triplice alleanza è stata celebrata da tutti i suoi componenti con solenni manifestazioni. Il Temps constata che i due sistemi di alleanze che si dividono oggi l'Europa hanno conservato il loro vigore e la loro efficacia e dimostrano che la sola politica saggia, la sola che non costituisca un pericolo per la pace, consiste nel lavorare a farli vivere d'accordo in un equilibrio stabile e su un piede di eguaglianza. Non vi è motivo di prevedere un cambiamento negli aggruppamenti delle potenze europee e, se sono desiderabili riavvicinamenti fra i componenti i due gruppi, conviene conservarli come maggiori pegni d'accordo e non come strumenti di disunione"[63].

Si rileva ancora: "Durante il soggiorno a Vienna dell'imperatore Guglielmo venne dai giornali notato un lungo colloquio fra lo stesso imperatore, il ministro degli affari esteri austro-ungarico Aehrenthal e l'ambasciatore Tschirsky. Su tale colloquio la *Zeit*, di Vienna, si dice in grado di dare le seguenti informazioni: «Non si presero nuovi accordi concernenti, i doveri d'alleanza, avendo la recente esperienza dimostrato che le antiche disposizioni sono perfettamente sufficienti a garantire una perfetta solidarietà d'azione. Ciò venne constatato durante il colloquio. Si passò indi ad esaminare la situazione nata dall'annessione e dal nuovo ordine di cose in Turchia. Anche in ciò l'accordo si manifestò pieno. Naturalmente l'esame non si fece solo dal punto di vista austro-germanico, ma da quello della triplice in generale, e l'imperatore toccò qui dei risultati dell'incontro di Brindisi soddisfacentissimi per entrambe le parti. L'avvenire dell'Oriente fu colà esaminato senza pessimismo e con unità di vedute. All'Italia interessa, delle questioni rimaste aperte, specialmente quella di Creta. Essa sembra desiderare una soluzione favorevole alla Grecia. Ora, dopo le interviste di Brindisi e di Vienna, si può dire che la Germania e l'Austria non si occuperanno

in sicurezza la galleggiabilità. Il 24 in arsenale il *Nembo* sarà sottoposto ai lavori di riparazione che dureranno fino al 24 novembre".

[63] "Gazzetta ufficiale del regno d' Italia", anno 1909, Roma, sabato 15 maggio, numero 115, p. 2392

direttamente della soluzione di questa questione. L'iniziativa si lascierà prendere ad una delle potenze che hanno il protettorato di Creta, forse l'Italia e Vienna e Berlino la sottoporranno a un benevolo esame"[64].

Leonida Bissolati Bergamaschi (1857-1920) diede una propria interpretazione dell'incontro di Brindisi: "L'Italia non può dare, come dicevo poc'anzi, la promessa di una partecipazione attiva ad un conflitto anglo-germanico nel senso di mettersi in armi contro la Francia e l'Inghilterra; questo gli imperi centrali non possono chiedere e non lo chiederanno. L'Italia invece può dare la promessa di non attaccarli, quando il conflitto avvenisse. E credete forse che questa sia una proposta uscita dal mio cervello! No, perché chiunque ha seguito i commenti fatti al convegno di Brindisi dalla stampa germanica ufficiosa ha veduto delinearsi questo tipo di rapporti fra gli Imperi centrali e l'Italia"[65]. Tommaso Tittoni (1855-1931), ministro degli affari esteri, rilevò: "Il convegno di Baia e le patriottiche manifestazioni alle quali han dato luogo le ricorrenze cinquantenari e di gloriose date del nostro risorgimento nazionale sono una riprova dei nostri eccellenti rapporti colle nazioni amiche Inghilterra e Francia; alla stessa guisa il convegno di Brindisi ed i cordiali telegrammi scambiati tra gli imperatori di Germania e d'Austria e il re d'Italia hanno dimostrato la saldezza incrollabile della triplice alleanza"[66].

Si prospettava la pace ma di fatto ci si preparava alla guerra e a potenziare, a fini militari, la rada di Brindisi le cui potenzialità furono ben messe in evidenza da Thaon di Revel a margine del vertice italo-tedesco del 1909 in Brindisi: "Ieri mattina, alle 11, la R. nave Vittorio Emanuele, al comando del comandante Thaon di Revel, manovrando con le macchine, senza aiuto di cima e di rimorchiatore, è entrata con brillante manovra nel porto interno di

[64] "Gazzetta ufficiale del regno d' Italia", anno 1909, Roma, martedì, 18 maggio, numero 117, pp. 2439-2440.
[65] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. II tornata del 9 giugno 1909. Atti Parlamentari, p. 2176.
[66] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 23 giugno 1909. Atti Parlamentari, p. 2914.

Brindisi, prendendo due boe di prua ed una di poppa. È questa la prima volta che una nave da battaglia del tonnellaggio della Vittorio Emanuele, di circa 13 mila tonnellate, della pescagione di metri 8.40 e della lunghezza, di metri 133, entra nel porto interno"[67].

L'on. Federico Di Palma (1869-1916), intervenendo nella « Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-10", pose in evidenza le criticità del sistema difensivo italiano in Adriatico: "L'Italia, invece, come è a voi ben noto, si trova da questo punto di vista, in condizioni di assoluta inferiorità, tale che se non potremo disporre della padronanza del mare in Adriatico, sarà anzitutto difficile garantirci da eventuali tentativi di sbarco nello stesso mare. Dal lato strategico, lungo una costa di 450 miglia, non abbiamo che tre possibili porti: Brindisi, Ancona e Venezia. Se Brindisi, per la sua posizione ha molti dei requisiti voluti per una base nell'Adriatico, ha il suo porto angusto, tale da non permettere che una flotta di grandi navi possa trovarvi rifugio. Bisogna, intanto, migliorare e completare quello che c'è; corredare Brindisi di una valida protezione, in modo da poterne ricavare il maggiore rendimento possibile, almeno come base secondaria di operazione"[68]. Carlo Mirabello (1847-1910), ministro della marina, annunciava intanto l'elevazione a capitaneria dell'ufficio circondariale di porto di Brindisi[69] e la possibilità di destinare un bacino di carenaggio a Taranto o Brindisi: "questo bacino galleggiante anzitutto stazza 5,200 tonnellate e quindi evidentemente non è adatto per le navi di 6 o 7 mila tonnellate, ma è

[67] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1909, Roma - Venerdì, 14 maggio, Numero 114, p. 2381.

[68] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 10 giugno 1909. Atti Parlamentari, p. 2427.

[69] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 16 giugno 1909. Atti Parlamentari, p. 2502: "A complemento di essi, che sono le provvidenze maggiori, altri minori provvedimenti sono in corso di attuazione per lo sviluppo delle attività marinare, dei quali taluni mirano a rendere meno pesanti e complicati gli ordinamenti amministrativi proseguendo l'opera di decentramento iniziata lo scorso anno con la elevazione a Capitanerie degli Uffici di porto circondariale di Viareggio, Torre del Greco, Salerno, Brindisi, Chioggia e Siracusa".

invece adatto per carenare e ripulire le nostre navi esploratrici che sono di 3,600 tonnellate circa, e simultaneamente più cacciatorpediniere e navi minori. Perciò questo bacino, finché non potremo disporre del bacino di Taranto iniziato due anni fa e di quello di Venezia, per la cui costruzione, essendo di grandissime dimensioni, occorreranno altri 4 o 5 anni, evidentemente servirà a Brindisi o a Taranto o in altri luoghi, potendosi esso trasportare ovunque per carenare e ripulire le navi che ho indicato. Il bacino di cui si tratta, posseduto dalla *Società, anonima veneziana d'industrie navali e meccaniche* è stato varato nel 1904, rimorchiato a Venezia nel settembre 1905 ed ha cominciato a funzionare a tale data. Non si tratta quindi di un fondo di magazzino, perché è un bacino nuovo che ha quattro anni di esistenza. La società veneziana se ne disfa non perché il bacino non sia buono, ma perché esso non rendeva in rapporto al capitale che era costato. Questo non riguarda né la mia proposta, né la bontà del bacino, e non riguarda neanche la opportunità che il ministro della marina venga a proporne l'acquisto, perchè l'opportunità credo di averla dimostrata dicendo di quale utilità ci è questo bacino nel momento presente non solo, ma anche per l'avvenire. Riguardo le sue dimensioni, esse non sono così piccole, come si crede da alcuni, perché misura 111 metri di lunghezza; la sua potenza di sollevamento è di 4800 tonnellate. Il suo costo è stato di lire 1,500,000, quando è stato costruito e pagato, e una Commissione che l'ha visitato ultimamente, l'ha valutato per 1,220,000 lire, compreso naturalmente lo svalutamento dovuto ai quattro anni trascorsi"[70].

L'on. Pietro Chimienti (1864-1938) si dimostrava scettico sull'effettiva realizzazione dei programmi di difesa sull'Adriatico: "Sono circa 17 o 18 volumi, ricchi di studi, di carte planimetriche, di studi geologici, di carte geografiche, volumi nei quali si riscontra la enunciazione di problemi i più arditi, di propositi i più immaginosi,

[70] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. I tornata del 9 giugno 1909. Atti Parlamentari, p. 2135.

che vanno dai lavori della valle padana sino al canale navigabile tra Brindisi e Taranto"[71].

Molto, il 1910, si discusse in parlamento sulla base navale di Brindisi. L'on. Vittorio Bianchini (1859-1926) rilevò: "Io prego in modo speciale l'onorevole ministro di volere, su questo punto importantissimo, dare qualche affidamento di un principio almeno di sistemazione difensiva dell'Adriatico, le cui chiavi sono in mano di colei che detiene la sponda orientale di quel mare. Non posso credere che si ritenga di aver tutto fatto in proposito con quei lavori a Venezia, a cui accenna il relatore, e con quelli di Brindisi; ed è indubbio che tra questi due punti estremi non si può fare a meno di una base, in cui la nostra flotta, stanca di scorazzare, possa dar fondo, e, quel che più monta, rifornirsi"[72]. L'on. Ettore Ciccotti (1863-1939) sottolineò l'assenza di una presenza militare italiana in Adriatico che sarebbe tuttavia stata bilanciata dall'assenza di misure austroungariche a difesa di Trieste e Pola: "Non abbiamo basi navali nell'Adriatico. Non si potrebbero creare? Nella relazione stessa si parla della molta soddisfazione della cittadinanza veneziana quando ha visto arrivate in vista di Venezia le navi da guerra, cui sembrava precluso l'adito del porto. Bari e Brindisi possono essere bombardate: si dice. Ma, anche Trieste - si legge - è esposta come una qualsiasi delle nostre città, né l'Austria l'ha voluta fortificare; anche l'arsenale di Pola per mezzo di tiri indiretti potrebbe essere messo in pericolo"[73]. L'on. Giberto Arrivabene Valenti Gonzaga (1872-1933), all'opposto, pose in evidenza: "La Dalmazia che è già tutta per natura la migliore e più sicura base navale che forse al mondo esista, resa più poderosa dalle opere di difesa e d'offesa costruite, ha di fronte la nostra costa che da Venezia fino all'estremità della penisola non offre alle nostre navi nessun appoggio se si eccettua il porto di Brindisi, stretto ed angusto e per certo fuori di mano dal cuore

[71] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 23 novembre 1909. Atti Parlamentari, p. 4137.
[72] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata dell'11 giugno 1910. Atti Parlamentari, p. 8274.
[73] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata dell'11 giugno 1910. Atti Parlamentari, p. 8283

dell'Adriatico. Quale prospettiva avrà la nostra flotta entrando compatta in Adriatico anche nell'ipotesi, ripeto, che sia più forte di quella avversaria?"[74]. L'on. Pietro Chimienti (1864-1938), in un ampio intervento, rilevò: "È verissimo; le incertezze della nostra politica estera (qualcuno ha affermato anche che l'Italia non ne abbia avuta ancora una) hanno fatto incerta la nostra politica navale. Ma da qualche anno ciò non può dirsi. Per l'appunto gli errori che abbiamo commesso hanno portato i frutti dolorosi di cui noi siamo stati contemporanei; ma la nuova politica estera iniziata dal nostro paese porterà i suoi nuovi e buoni frutti; li porterà sicuramente. Non è questo il momento di fare queste discussioni. Le numerose iscrizioni sul bilancio degli esteri dimostrano che la Camera quest'anno vorrà, su questo bilancio, fare un largo esame della nostra politica estera; ed è bene, ed è opportuno. Certo, noi non abbiamo saputo trarre, come i nostri alleati, tutti i vantaggi che la Triplice offriva anche a noi. Certo, la Triplice alleanza era per noi un ottimo punto strategico; e se noi non abbiamo saputo trarre tutta l'utilità da essa, non è colpa della Triplice alleanza: è colpa nostra. Questa nostra inesperienza che qualche volta ci ha fatto fare nella Triplice la figura dei parvenus, che pur di vivere accanto ai grandi signori dimenticano la loro dignità personale, è fortunatamente finita. Per esempio, potete voi negare che l'incontro nelle acque di Brindisi fra l'imperatore di Germania e il re d'Italia non abbia ufficialmente consacrato il periodo di difesa delle nostre coste adriatiche, un periodo di preparazione della nostra difesa militare, sincero, leale, confessato? Non è un onesto vantaggio il poter discorrere di ciò chiaramente, senza infantili preoccupazioni diplomatiche? Io vivo e sono nato in una regione dalla cui costa si vede la sponda opposta. In quel giorno in cui l'imperatore di Germania conferiva col nostro sovrano nelle acque dell'Adriatico, credete a me, la brezza marina portava sulla nostra costa la sicurezza che da quel giorno cominciava un nuovo periodo della nostra politica estera. Certo, sulla costa sulla quale io vivo, mai allignò alcun sentimento di conquista, ma la convinzione profonda che l'occupazione della sponda opposta, per parte di una grande potenza

[74] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata dell'11 giugno 1910. Atti Parlamentari, p. 8290

europea che non sia la Turchia, avrebbe costituito un pericolo per la nostra esistenza nazionale. Si può dire veramente che per 1'Adriatico nulla si fa? Noi possiamo veramente affermare che abbiamo da qualche anno un vero programma di difesa navale dell'Adriatico, programma che andiamo sinceramente attuando. Le esercitazioni navali dirette dall'ammiraglio De Orestis, che, nel mese scorso, con la squadra, traversò di notte l'Adriatico, hanno ben dimostrato che l'avvicinarsi alle coste italiane non solo è un atto pericoloso, ma è un atto di grande audacia! Ma sorvoliamo su di questo e passiamo oltre! Volete la guerra! Dice l'onorevole Ciccotti. Ed egli oggi ci ha portato un articolo della Neue Freie Press, dando a questo articolo quasi l'importanza di un documento diplomatico. No, non la vogliamo; e sappiamo sinceramente che né l'Italia né l'Austria-Ungheria vogliono la guerra. Noi sappiamo che nell'Austria-Ungheria, specie nei circoli più alti della politica e della società dell'Impero, si desidera sinceramente una cordiale intesa con l'Italia, ed ogni sforzo si fa in questo senso, e la guerra non si vuole perché sono tutti persuasi che la guerra sarebbe, rispettivamente per i due popoli, un grave danno; ma ciò non vuol dire che non sia nostro preciso dovere di preparare la nostra difesa, specie in Adriatico. Bisogna anzi persistere ed attuare tutto il nostro programma. L'opera iniziata specialmente nell'Adriatico, e dico specialmente ma non soltanto, merita tutta l'attenzione del ministro della marina. L'onorevole di Palma si lagnava della inattività che l'Italia ha avuto negli armamenti, dal 1890 al 1900. All'onorevole Di Palma si può rispondere: E bene sta. La guerra non è venuta; abbiamo risparmiato dei quattrini. Quanti progressi ha fatto l'arte militare, e quante cose fatte avremmo dovuto rifare!"[75]. Il parlamentare brindisino non manca di assicurare la collaborazione della città all'opera del governo: "Dopo le esercitazioni navali del 1905, nel raid che fece l'ammiraglio Bettolo nell'Adriatico, e dopo le manovre del 1907, l'esperienza fatta dimostrò la necessità di queste basi di operazioni nell'Adriatico e specialmente nel basso Adriatico. Si venne al progetto di fare di Brindisi un posto di rifornimento. Io nella mia

[75]Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata dell'11 giugno 1910. Atti Parlamentari, pp. 8295 – 8296.

coscienza sono tranquillo che i provvedimenti escogitati se saranno eseguiti con rapidità e serietà, basteranno per metterci in condizione, riguardo all'Adriatico, non di essere completamente sicuri, ma almeno di non restare così indifesi e impreparati come qualcuno dei nostri colleghi ha affermato. Ma ho detto seriamente e rapidamente, perché far dei lavori e lasciarli a metà, oltre che conferisce poca dignità al nostro paese ed espone delle città a pericoli che forse non avrebbero avuto prima, non conferisce prestigio morale e militare alla nostra nazione. Preparare degli edifici pel rifornimento e non mettere in condizioni le rade perché in esse possano entrare e rimanere comodamente i bastimenti da guerra, è come fare un palazzo senza la scala; e in qualcuno dei porti dell'Adriatico, dove queste basi di rifornimento si preparano, è accaduto proprio così fino a questo momento. Ormai l'esperienza ha dimostrato che occorre che il potente arsenale di Taranto abbia un braccio nell'Adriatico; braccio nerboruto, forte e tale da poter essere di aiuto. Finalmente si è pensato a Brindisi. La città aiuterà l'opera del Governo; ma questo bisogna faccia seriamente. In quel porto il commercio deve avvantaggiarsi, non essere danneggiato dai lavori militari. Bisogna decidersi a scavare la rada. Il progetto è pronto, ed il Parlamento darà i fondi straordinari occorrenti. Poiché parlo di Brindisi, ricordo al ministro la coraggiosa iniziativa locale della istituzione di una importante officina meccanica. È una iniziativa che merita amore ed incoraggiamento. Comunque anche per questo elemento importante del nostro impianto a terra bisogna perseverare"[76].

Le discussioni si protrassero negli anni successivi: il 1911 l'on. Giberto Arrivabene Valenti Gonzaga (1872-1933), insisteva sull'insufficienza delle misure adottate a tutela della sicurezza d'Italia in Adriatico: "Nell'Adriatico rimodernammo qui e là i vecchi forti della laguna di Venezia sui quali aleggia ancora l'effigie del Leone di San Marco; radiammo Ancona dalle piazze forti marittime ed in un incosciente torpore lasciammo trascorrere molti anni nei quali giudicammo che la difesa nostra in quel mare fosse affidata materialmente e moralmente all'alleanza contratta con gli imperi

[76] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata dell'11 giugno 1910. Atti Parlamentari, p. 8297.

centrali. L'andata al potere del compianto ministro Mirabello, la presenza dell'ammiraglio Bettolo al comando del dipartimento di Venezia iniziarono nell'ambiente militare politico e nella coscienza nazionale la giusta convinzione che anche l'Adriatico reclamasse un assetto militare e marittimo non inferiore a quello del Tirreno e dell'Ionio. Vennero allora studiate ed iniziate le nuove opere di difesa sulla laguna Veneta e sorsero quelle di Brindisi. Non ripeterò qui quale sia l'enorme inferiorità della nostra costa in quel mare rispetto a quella sicura ed agguerrita che ci fronteggia, anche supponendo che la sistemazione offensiva e difensiva di Venezia e di Brindisi sia completamente compiuta"[77].

Pasquale Leonardi-Cattolica (1854-1924), ministro della marina (1910-1913)[78], sottolineò gli sforzi che si andavano compiendo per rendere sicuri almeno i porti di Venezia e Brindisi: "Noi dobbiamo lodare lo sforzo che si sta compiendo per fortificare Venezia e per trarre il maggior partito possibile da Brindisi. Ma è evidente che qualunque cosa si faccia in questi due punti estremi settentrionale e meridionale della costa Adriatica, essi saranno sempre troppo distanti fra loro per qualunque evenienza di una guerra che si svolga in quel mare…L'approntamento della difesa costiera è quasi completo. Nel versante orientale le opere costituenti la difesa marittima sono state migliorate ed una piazza creata *ex novo* (Brindisi). Nel versante occidentale, le opere esistenti sono state mantenute in piena

[77] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. II tornata del 20 maggio 1911. Atti Parlamentari, p. 14410.

[78] Leonardi-Cattolica visiterà Brindisi il 12 gennaio 1913. Vedi "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", anno 1913, n. 9, lunedì 13 gennaio, p. 254: "S. E. giunse [d]a Taranto ricevuto alla stazione dal sindaco di Brindisi, dal prefetto di Lecce, dall'on. Chimienti, dal senatore Trinchera, da tutte le autorità civili e militari e dal corpo consolare. Formatosi un imponentissimo corteo composto di tutte le Società operate, dei sodalizi, degli Istituti e di cittadini, sfilà per il Corso acclamando il ministro, che alloggiò all'Hôtel Internazionale. Nella mattinata S. E. Leonardi-Cattolica visitò il castello Vittoría e le fortificazioni foranee del porto. Iersera l'Amministrazîone comunale offrì un banchetto in onore di S. E. Vi intervennero il prefetto della provincia, l'ammiraglio Presbitero, i generali Faruffini e Moneta, il sottoprefeito, l'on. Chimienti e le autorità civili e militari. Al brindisi pronunziato dal sindaco Barnaba, il ministro rispose evocando il glorioso passato storico della città ed inneggiando all'avvenire commerciale e militare del porto di Brindisi".

efficienza ed alcune migliorate. La nuova piazza di Brindisi, base di rifornimento della flotta nel basso Adriatico, sarà completamente pronta nel 1° settembre 1912. Con qualche modifica ai lavori portuali, si potrà ottenere una maggiore zona di mare disponibile per offrire ridosso in acque tranquille ad un numero di navi tale da assicurare il rifornimento della flotta quando questa dovesse ricorrere alla base per il cattivo tempo … Tutti i depositi di carbone sono pronti, salvo quelli di Brindisi che lo saranno alla fine del 1911"[79].

Nel frattempo, si discuteva il disegno di legge: *Provvedimenti pel trasporto marittimo del carbone naturale dai porti inglesi ai porti italiani per conto della regia Marina e delle Ferrovie dello Stato*, che prevedeva, nell'art. 10: "La caricazione del carbone sarà fatta in uno dei porti di Cardiff, Penarth, Barry, Port-Talbot, Newport (Alexandra Docks), e lo scarico nei porti italiani di Maddalena, Savona, Genova, Spezia, Livorno, Civitavecchia, Gaeta, Napoli, Torre Annunziata, Messina, Palermo, Taranto, Brindisi, Ancona o Venezia"[80]. Non pochi i provvedimenti assunti il 1911 per la difesa del porto di Brindisi; con una serie di regi decreti. Il 16 marzo 1911 si "determina il numero e l'ampiezza delle zone di servitù militare attorno alle proprietà fondiarie adiacenti alla polveriera della batteria Ruggero di Lauria nella piazza forte di Brindisi"[81]. Il 22 giugno 1911 si "iscrive il porto di Brindisi nella prima categoria nei riguardi della difesa militare dello stato… ferma restando la sua iscrizione nella prima classe, seconda

[79] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. II tornata del 20 maggio 1911. Atti Parlamentari, pp. 14595 e 14609.

[80] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 21 giugno 1911. Atti Parlamentari, p. 16042.

[81] Regio decreto n. 290 del 16/03/1911, pubblicato nella "Gazzetta Ufficiale" n.89 del 15/4/1911, p.2151. La batteria era in zona malarica ("Atti della Società per gli studi della malaria", XV (1914), p. 464). Vedi "Rassegna pugliese di scienze, lettere ed arti", 30 (1913), gen., fasc. 1, nuova serie, vol. 28, p. 38: "Per la malaria in Puglia. Il giocane laureando in medicina Arcangelo Carbonara-Spartaco, richiamato qualche mese addietro sotto le armi e trovandosi di residenza a Brindisi, volle e seppe alternare lodevolmente le occupazioni militari con lo studio della malaria nel territorio brindisino, e particolarmente dell'agro dove si trova la Batteria di Ruggiero di Lauria".

categoria nei riguardi del commercio"[82]. Il 6 luglio 1911 "sulla proposta del ministro della guerra, si impongono e si determinano le zone di servitù militari attorno alle opere «Ruggiero di Lauria», «Ettore Carafa» ed «Evangelista Menga» della piazza forte di Brindisi"[83].

Il 1911, con telegramma del 29 marzo, il ministro degli esteri italiano Antonino di Paternò-Castello, marchese di San Giuliano (1852-1914), trasmetteva a Tommasini, incaricato d'affari a Vienna, disposizioni sia circa la situazione albanese e montenegrina che su possibili azioni concordate tra i due governi. Si dava istruzione di comunicare l'invio di una divisione navale a Brindisi pronta a salpare per Medua[84]. Il successivo 11 aprile Pasquale Leonardi-Cattolica (1854-1924), ministro della marina, telegrafava al collega ministro degli esteri: "Ti prego farmi sapere se permane la necessità di tener pronta a Brindisi la 2a Divisione della forza navale del Mediterraneo, per una eventuale missione in Albania" che, nello stesso giorno, così rispose: "Grazie della tua dell'11. In vista della situazione tuttora

[82]Regio decreto n. 830 del 22/06/1911, pubblicato nella "Gazzetta Ufficiale" n.188 del 11/8/1911, p. 5074; vedi pure r.d. 18 aprile 1915, n. 662, pubblicato nella "Gazzetta Ufficiale" del 22 maggio 1915, n. 126, p. 3168, col quale, "Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici, per la guerra e per la marina; Abbiamo decretato e decretiamo: tutto il porto di Brindisi, a cominciare dall'imboccatura nord del canale Pigonati, e per tutti i tratti di banchine, spiaggie e specchi di acqua sia del seno di levante sia del seno di ponente, viene iscritto nella prima categoria nei riguardi della difesa militare dello Stato, ferma restando l'inscrizione del porto stesso nella prima classe della seconda categoria nei riguardi del commercio". Il Decreto del Presidente della Repubblica 15 marzo 2010, n. 90, pubblicato nella "Gazzetta Ufficiale" Serie Generale n.140 del 18-06-2010 - Suppl. Ordinario n. 131): *Testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare, a norma dell'articolo 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246*, all' art. 1120, *Elenco dei porti militari*, conferma che "si intendono destinate alla difesa militare le aree portuali già in consegna al Ministero della difesa alla data di entrata in vigore del codice" includendo fra queste Brindisi. Il provvedimento è entrato in vigore il 9/10/2010.

[83] Regio decreto n. 787 del 6/07/1911, pubblicato nella "Gazzetta Ufficiale" n.183 del 5/8/1911, p.5001.

[84] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {4. ser.: 1908-1914} 7-8: 30 marzo 1911-18 ottobre 1912, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 2004, p.3.

incerta credo sia opportuno di continuare a tener pronta a Brindisi per una eventuale missione in Albania la 2a Divisione della forza navale del Mediterraneo"[85]. Nuovi timori si diffusero in Adriatico già alla vigilia del conflitto italo-turco; l'11 ottobre Antonino di Paternò-Castello, marchese di San Giuliano (1852-1914) telegrafava alle ambasciate italiane a Berlino, Londra, Parigi, Pietroburgo e Vienna riferendo: "Ministero marina ricevuto stamane i due seguenti telegrammi: l) (si copi il 320 da Brindisi); 2) (si copi il telegramma da Bari). Constatata l'esattezza di tali notizie, sono stati sospesi i viaggi delle nostre società di navigazione mercantili nell'Adriatico ed in parte dell'Ionio. Prego V. E. dare a queste notizie la massima pubblicità ed informame codesto Governo facendo ben rilevare come esse dimostrino la necessità ed urgenza delle operazioni militari della r. marina in acque europee". Il telegramma di Brindisi informava: "Agenzia Puglia informa che postale «Peuceta» impossibilitato uscire Corfù giacché torpediniere turche incrociano al largo"[86]. In novembre si definirà la proposta di un diverso itinerario per la navigazione fra Brindisi ed i porti ellenici tale da evitare le acque territoriali turche[87].

La base di Brindisi costituì non irrilevante riferimento durante il conflitto italo-turco (1911-1912), durante il quale fu messa in stato di guerra in uno con le piazze di Taranto e Messina e fu costituita una base provvisoria ad Augusta[88]. Un battaglione specialisti con un cantiere dirigibili, fu installato presso Brindisi per effettuare ricognizioni sul canale d'Otranto e sulle coste albanesi controllate dalla Turchia. Tuttavia, "data l'opposizione dell'Austria-Ungheria, che aveva una base militare a Cattaro, il cantiere nel corso dell'inverno venne trasferito a Tripoli". Ne offre testimonianza il comandante Bruno Brivonesi: "quando nel Novembre del 1911 sulle infuocate sabbie libiche incominciò a tuonare il cannone, i nostri due

[85] *I documenti diplomatici,* 4. 7-8, cit., p.13
[86] *I documenti diplomatici,* 4. 7-8, cit., p.305.
[87] *I documenti diplomatici,* 4. 7-8, cit., p. 484.
[88] Vedi G. P. BERTELLI, *Tripoli bel suol d'amore. I ferraresi nella guerra italo-turca*, Ferrara: stampato in proprio, 2010.

dirigibili ricevettero l'ordine di trasferirsi al più presto a Brindisi. Allo scopo di accelerare il trasferimento delle due aeronavi senza attendere il completo montaggio a Brindisi degli hangars e le condizioni metereologiche favorevoli alla traversata, il P. 2 e il P. 3 furono smontati e spediti per ferrovia. Anche noi raggiungemmo Brindisi dove ci dissero che le nostre aeronavi sarebbero state impiegate per la sorveglianza delle acque del canale di Otranto, e per eventuali azioni di ricognizione e di offesa delle coste albanesi, che erano allora in possesso della Turchia. Avere una destinazione nella quale si sperava di poter fare, per la prima volta nel mondo, l'esperimento pratico dell'impiego dei nuovissimi mezzi aerei come arma di offesa. costituiva un tale avvenimento che, oltre a suscitare in noi il più grande entusiasmo, ci dava un nervosismo d'impazienza che ci teneva continuamente eccitati. Il tempo però fu ostinatamente e permanentemente avverso. Venti violentissimi tormentarono e misero a serio repentaglio gli hangars smontabili e le aeronavi che vi erano ricoverate. Fummo costretti molto spesso ad eseguire parziali smontaggi delle aeronavi, per tema che la furia del vento riuscisse a squarciare le tele della copertura e causare quindi gravi avarie. In definitiva potemmo fare solamente poche uscite senza ricavarne molte soddisfazioni: ben magro e triste risultato davvero, per l'intenso e duro lavoro che eravamo costretti a svolgere senza interruzione e senza riposo. Dopo poco tempo venne però l'ordine di smontare al più presto possibile aeronavi ed hangars, e di imbarcare tutto il materiale su un piroscafo, per trasferire la nostra attività nel centro stesso della guerra in corso a Tripoli"[89]. Il 9 luglio 1913 si imbarcava a Brindisi, diretto a Tobruk, il principe Maurizio Gonzaga, marchese del Vodice per andare a combattere in Cirenaica alla testa di un reggimento misto.

Da Brindisi transitarono non pochi volontari a sostegno dell'indipendenza albanese; fra questi Lamberto Duranti che partì da Brindisi il 15 agosto 1911. La spedizione non ebbe successo perché impedita dalla Triplice Alleanza e il 17 settembre tornò in

[89] C. RINALDI, *I dirigibili italiani nella campagna di Libia*, in "Storia Militare", n. 18/marzo 1995, pp 38-490: pp.42-43 e 47.

Italia senza essere riuscito a offrire aiuto agli insorti albanesi[90]. Nei conflitti balcanici intervenne una spedizione garibaldina; aklo scoppio della seconda rivolta albanese, il 24 marzo 1911, Ricciotti Garibaldi, che già aveva fatto sentire la propria presenza nei Balcani negli anni addietro, ritornava ad agire in Albania respingendo comunque l'accusa di armare gli insorti; al porto di Brindisi la II Divisione della forza navale mediterranea era pronta per una eventuale azione in Albania[91]. Il 1912 rientrò a Brindisi Ricciotti Garibaldi che sintetizzò gli esiti di quell'intervento in un'intervista resa il 28 dicembre 1912 a bordo del piroscafo *Ismene "*dal quale è sbarcato stamani a Brindisi, da un redattore della *Tribuna.* Egli ha diffusamente narrato episodi ormai noti sulle tre giornate di Drisco ed ha così concluso: Se la spedizione garibaldina si è sciolta è perché il nostro corpo non poteva adattarsi ad assistere soltanto all'assedio di Jannina o a correre dietro alle bande di feroci banditi e di predoni, E poi sarebbe stato impossibile continuare ad avanzare o muoversi in un paese come quello, privo di vie e non disponendo di nessun mezzo logistico. Perciò ho creduto opportuno chiedere al Governo greco di disciogiliere il corpo dei volontari garibaldini, avendo ormai assolto il compito per il quale erasi costituito: quello cioè di dare alla Grecia un attestato di simpatia per la guerra intrapifesa nella soluzione finale della questione balcanica secondo le idee di Mazzini e di Garibaldi"[92].

L'attenzione del parlamento nei confronti della base di Brindisi fu sempre elevata; il 1912 l'on. Pietro Chimienti (1864-1938), "chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda urgente per le necessità del porto di Brindisi affrettare i lavori di spostamento della Carbonifera Raggio"[93]. Il sottosegretario di Stato Luigi De Seta (1857-1914) rispondeva: "Gli enti interessati al porto di Brindisi chiesero che i fondi tuttora disponibili, autorizzati par

[90] M. COLTRINARI, *Le Marche e la Prima Guerra Mondiale: il 1914: Le Brigate di Fanteria "Marchigiane"*, Roma: Edizioni Nuova Cultura, 2015, p. 74.
[91] RUDI, cit., pp. 282-283.
[92] *Il ritorno di Ricciotti Garibaldi. Le vicende della spedizione*, in "Avanti!" , XVI (1912), domenica 29 dicembre 1912, n. 361, p.5.
[93] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 28 febbraio 1912. Atti Parlamentari, p. 17368.

l'esecuzione di opere nel porto stesso, montanti presentemente a lire 1,750,00 circa, fossero destinati alla sistemazione del seno di levante e allo spostamento della carbonifera Raggio nell'altra sponda del seno medesimo. Il ministero della marina fece, però, opposizione a tale inversione chiedendo che non si rinunziasse alle escavazioni previste dal piano regolatore; ché anzi domandò che coi fondi disponibili si fosse provveduto ad una escavazione molto più larga che non quella già considerata nel detto piano regolatore. La proposta del ministero della marina fu esaminata nell'adunanza del 29 giugno 1911 dalla commissione centrale pei porti, la quale espresse il parere che fossero da accogliere le proposte maggiori escavazioni nei limiti dei fondi disponibili; ma che da questi ad ogni modo si dovessero prelevare lire 200,000 per lo spostamento della carbonifera. Suggerì anche la detta commissione la compilazione di un nuovo piano regolatore della quale fu incaricato il comm. Inglese. Il nuovo piano regolatore, presentato recentemente, prevede la spesa complessiva dì lire 2,500,000. Di queste lire 795,000 per il trasporto della carbonifera e lire 1,705,000 per le escavazioni richieste dal ministero della marina. Sono ora in corso tra questo e quel ministero trattative dirette ad un'equa distribuzione, tra i due bilanci, della spesa occorrente all'escavazione che, superando di lire 760,000 circa quella alla quale potrà il ministero dei lavori pubblici provvedere coi fondi portuali, dovrà essere sostenuta dalla marina. Non appena si sia riusciti a concretare tali accordi, al cui riguardo si fanno vive sollecitazioni al ministero della marina, si darà corso all'istruttoria di legge prescritta per l'approvazione del nuovo piano"[94]. Si riprese anche, da parte dell'on. Federico Di Palma (1869-1916), la proposta relativa alla realizzazione di un canale navigabile che collegasse Brindisi a Taranto: "Apprezzai, ma non accettai la difficoltà della grande spesa, quando alcuni anni or sono, da questi banchi, lanciai l'idea di un'opera grandiosa, quale sarebbe il taglio di un canale navigabile da Taranto a Brindisi. L'idea forse ad alcuni sembrò folle, ma molti tecnici autorevoli la caldeggiano. Non fu follia per la Germania il canale di Kiel, non sarebbe follia, né per la Germania, né

[94] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 5 marzo 1912. Atti Parlamentari, pp. 17561-17562..

per l'Inghilterra, il taglio di un canale fra Taranto e Brindisi. Contro quel progetto non c'è che un solo ostacolo positivo, quello dell'ingente spesa, la quale ammonterebbe forse a più di 200 milioni"[95].

Paolo Thaon di Revel (1859-1948), "preoccupato della minaccia presentata dalla dislocazione delle forze navali anglo-francesi nel Mediterraneo, fin dall'aprile 1913 intavolò trattative cogli Stati Maggiori delle marine alleate (allora la tedesca e la austro-ungarica) per ottenere, in caso di guerra, concordia di sforzi e buon rendimento dalle marine della Triplice Alleanza. Le trattative iniziate nell'aprile finirono con un vero successo italiano, cioè colla conclusione di una Convenzione Navale interalleata che assicurava il pieno concorso della flotta austriaca nelle operazioni di guerra del Tirreno. Rivolse subito la sua attenzione alle basi navali, domandando l'assestamento della base di Maddalena e la costruzione di dighe a Taranto ed a Brindisi, per impedire l'accesso dei sommergibili agli ancoraggi di quelle basi. Mediante accordi col Ministero dei Lavori Pubblici ottenne che si intraprendesse d'urgenza e si mandasse avanti con tenacia e con slancio la escavazione del porto di Brindisi; per rendere quella base capace di ospitare anche una forza navale composta delle nostre più grandi navi. In questo, come in altri provvedimenti del genere, risiede la prova che l'ammiraglio Thaon di Revel, pure occupandosi della probabile guerra nel Tirreno, non perdette di vista mai la probabilità di un conflitto in Adriatico col nostro poco sincero alleato orientale"[96]. L'ammiraglio, il 1914, "ordinò l'impianto di nuove batterie per la difesa di Venezia e di Brindisi, servendosi delle artiglierie da 381 mm. già destinate a quelle grandi navi delle quali si era sospesa la costruzione. Completò l'assetto logistico delle basi e ne predispose i mezzi di rifornimento anche per via di terra in caso di bisogno. Per la sua tenace insistenza si pervenne a migliorare le condizioni nautiche dell'estuario di Venezia, ad approntare la base secondaria di Porto Corsini, ed a scavare il porto di Brindisi in

[95] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 20 marzo 1912. Atti Parlamentari, p. 18240.

[96] A. BOTTINI, *L'ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Piacenza: Società Tipografico Editoriale Porta, 1922, p.9

misura tale che alla vigilia dell'apertura delle ostilità esso era pronto ad ospitare la Squadra da Battaglia"[97].

Non mancavano, in tal senso, sollecitazioni dal parlamento: l'on. Roberto Galli (1840-1931), il 1914, dichiarava: "Ma, onorevole ministro, come l'Austria ha delle iniziative, abbiatele anche voi. E poiché altra volta diceste esser finita la politica remissiva, osate, osate, per evitare che dolorosi avvenimenti simili abbiano a ripetersi. Ho finito. Nel dirlo, non posso dimenticare Francesco Crispi. Il quale, dopo che la fatale perdita di Tunisi affliggeva tutta l'Italia, aveva ottenuto che la Germania favorisse l'Italia per la conquista dell'Albania. « Prendetevi l'Albania » avevagli detto Bismark. E se questo fosse avvenuto, il golfo antico di Venezia sarebbe diventato golfo italiano; noi da Vallona e da Brindisi saremmo stati dominatori dell'Adriatico. Non si volle e si combatté Crispi. I fati portarono al presente condominio. Avvenga però che sopra le competizioni dei partiti prevalendo l'indole nobilissima italiana, non si dimentichi che l'Albania fu costituita per essere in terra un antemurale contro certe ambizioni; e nell'Adriatico una difesa della fortuna italiana su quel mare, fino ad ora troppo disgraziato perché fu troppo dimenticato"[98].

Gli auspici di Galli non tardarono a realizzarsi dato che il 1914 l'Italia occuperà l'isolotto di Saseno all'ingresso della baia di Valona: "A Brindisi venne costituita una Divisione Navale Speciale sotto il comando dell'ammiraglio Patris, la quale disponeva della vecchia corazzata *Dandolo*, di tre incrociatori protetti, dell'esploratore *Agordat*, della cannoniera *Misurata*, di alcune torpediniere e di una nave da trasporto militare…Il 25 ottobre salparono da Brindisi il *Dandolo* e gli incrociatori, che, raggiunta Valona, il 29 ottobre misero a terra la missione sanitaria (ufficialmente definita un "intervento umanitario" in aiuto ai rifugiati); contemporaneamente, le unità navali sbarcarono nell'isolotto di Saseno (che controllava la baia di Valona) una

[97] BOTTINI, cit., p. 14.
[98] Camera dei Deputati. Legislatura XXIV. I Sessione. Discussioni. Tornata del 26 maggio 1914. Atti Parlamentari, p. 3251.

compagnia di marinai con una batteria"[99]. In un appunto del novembre 1914 per il ministro degli esteri, Sidney Costantino Sonnino (1847-1922) si insiste per l'occupazione, oltre che di Saseno, anche della stessa Valona: "In questo caso il contingente impiegato sarebbe trascurabile, e considerando che in caso di conflagrazione Europea la nostra Squadra dovesse operare in Adriatico, avrebbe la baia di Vallona in aiuto alla base di Brindisi, almeno per la parte nautica, ciò compenserebbe certamente il piccolo sciupio di forze. Limitata l'occupazione di Vallona alla città e sue vicinanze una dozzina di cannoni di piccolo calibro, qualche mitragliatrice ed un paio di migliaia di uomini basterebbero per il momento. Si avrebbe così in caso di guerra occupato da entrambi i lati l'entrata dell'Adriatico e risulterebbe meno appariscente la nostra deficiente situazione idrografica (certamente allora Vallona dovrebbe avere maggiori forze)"[100]. Di fatto, il ministro della marina Leone Viale (1851-1918), il 5 dicembre 1914, comunicava al ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922): "Partecipo inoltre che la R.N. Sardegna, sulla quale ha alzato la sua insegna il Contrammiraglio Patris, Comandante la Divisione Speciale destinata appunto nelle acque Albanesi, trovasi a Brindisi ed è di imminente partenza per Valona"[101]. L'8 dicembre il ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922) scriveva al ministro della marina Leone Viale (1851-1918) chiedendo" se e su quali forze da immediato sbarco della R. Marina si possa ora eventualmente contare con tale dislocazione" e al ministro della guerra Vittorio Italico Zupelli (1859-1945) "se il reggimento in sostituzione al 47° sia già effettivamente pronto, o quando potrà esserlo al più presto". Viale rispose con telegramma pari data: "In esito al telegramma odierno di V. E. n. 6090 ho il pregio di partecipare che trovandosi attualmente

[99] M. BORGOGNI, *Tra continuità e incertezza: Italia e Albania (1914-1939): la strategia politico-militare dell'Italia in Albania fino all'operazione "Oltre mare Tirana"*, Franco Angeli, 2007, pp. 20-21)

[100] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {5. ser.: 1914-1918} 2: 17 ottobre 1914 - 2 marzo 1915, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1984, p.265.

[101] *I documenti diplomatici italiani,* 5.2, cit., p. 283.

una compagnia sbarcata a Sasseno rimangono disponibili per un eventuale sbarco altre tre compagnie, una delle quali è però accasermata a Brindisi. L'effettivo di ogni compagnia è di circa 120 uomini)"[102]. Nel Natale del 1914 lo sbarco a Valona ebbe infine luogo; il ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922) ne riferiva quel giorno stesso al presidente del consiglio Antonio Salandra (1853-1931): "Lo sbarco a Valona dev'essere già avvenuto stamane, come avrai veduto dai telegrammi. Mando subito un telegramma da comunicarsi ai vari governi per spiegare la nostra azione sulla base della conferenza di Londra. Ora mi raccomando a Te per far pressione sulla Guerra e sulla Marina perché non solo mandi subito sui luoghi il reggimento, che dovrebbe già essere in strada per Brindisi, e la batteria di montagna che già è a Brindisi, ma provvedano anche (almeno la Guerra) a preparare subito un altro reggimento pel caso che le cose si inaspriscano". Salandra rispondeva subito assicurando: "Ho scritto personalmente alla Guerra sollecitando vivamente l'esecuzione degli accordi presi ieri, sia per l'immediato invdo del reggimento da Palermo e della batteria da Brindisi, sia per la preparazione dell'altro reggimento a Bari. Ho pure suggerito, se del caso, l'invio di qualche ufficiale del Genio. Non so che cosa io debba sollecitare dalla Marina; poiché Patris ha le tre navi di cui una da destinarsi a Durazzo"[103]. In una memoria dello stesso dicembre 1914 inviata da Paolo Thaon di Revel (1859-1948), capo di stato maggiore della marina, al ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922) si evidenziava tuttavia "l'ancora incompleto allestimento delle nostre basi di Taranto e Brindisi"[104].

Con l'inizio delle ostilità, il 1914, molti cittadini austriaci di origine italiana ricevettero la cartolina precetto approdando infine a Brindisi. Si tratta di una realtà che ha avuto anche trasposizioni romanzesche[105]. Giovani italiani si diressero a Brindisi per combattere al fianco dei serbi saputo che Ricciotti Garibaldi stava allo scopo costituendo un esercito; fra questi era il poeta Francesco

[102] *I documenti diplomatici italiani,* 5.2, cit., p. 292, n.5.
[103] *I documenti diplomatici italiani,* 5.2, cit., pp. 401-402.
[104] *I documenti diplomatici italiani,* 5.2, cit., p. 419.
[105] F. MENTASTI, *L'Italia di Carzano*, Edizioni Scudo, 2009, pp. 20-21.

Conforti il quale "parte per Brindisi, da dove si imbarca sul Miksea diretto ad Atene, da dove poi si reca a Salonicco e da lì, con vari mezzi, giunge sui campi di battaglia serbi"[106]. Da Brindisi salpano clandestinamente volontari italiani, romani, diretti in Serbia ove, a inizio settembre, trovano la morte[107]. Sulle banchine del porto s'incrociano con altri destini e altre finalità; riferisce Sturzenegger, diretto da Zurigo verso i Balcani, ai primi di agosto del 1914: "*Wir durchasten die Schweiz, rasten vom äussersten Norden Italiens nach dem südlichsten Süden, ohne zu essen, ohne zu trinken, Tag und Nacht, hatten aber dafür die Genugtuung, in Brindisi das Schiff noch rechtzeitig zu erreichen. Allerdings war für uns alle kein einziger Kabinenplatz mehr vorhanden*[108].

Il 10 giugno 1915, con decreto n. 907 di Tomaso di Savoia duca di Genova, "Luogotenente Generale di Sua Maesta Vittorio Emanuele III per grazia di Dio e per volontà della Nazione re d'ltalia", vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, "Riconosciuta la necessità di istituire, per ragioni militari, nella piazza forte marittima di Brindisi un Comando militare marittimo ; Udito il Consiglio dei ministri; Sulla proposta del ministro della marina, di concerto con quello del tesoro; Abbiamo decretato e decretiamo: Art. 1. È istituito nella piazza marittima di Brindisi un Comando militare marittimo cui è preposto un contrammiraglio. Il capitano di vascello comandante la locale difesa marittima è capo di stato maggiore del Comando mi litare marittimo. Art. 2. Il comandante militare marittimo di Brindisi estende la sua giurisdizione sulla costa che va dalla stazione di vedetta di Casa l'Abate alla stazione di vedetta di Torre Vacito. Art. 3

---

[106] *La guerra europea e la neutralità italiana nella stampa e nell'opinione pubblica salernitana. Luglio 1914 - maggio 1915*, Salerno: Comitato di Salerno centenario prima guerra mondiale, 2015. pp. 26-27.

[107] E. BACCHIN, *24 maggio 1915*, Edizione digitale, Bari-Roma, Giuseppe Laterza & Figli, 2019,

[108] C. STURZENEGGER, *Serbien im europäischen Kriege 1914/1915,* Zürich: Orell Füssli, 1916, pp. 21-22. Il testo, in traduzione, riferisce: "Abbiamo attraversato la Svizzera, correndo dall'estremo nord dell'Italia al sud più meridionale, senza mangiare, senza bere, giorno e notte, ma abbiamo avuto la soddisfazione di farlo per raggiungere la nave in tempo a Brindisi. Tuttavia, non era disponibile uno spazio in cabina per tutti noi".

Nei riguardi del servizio militare della piazza e della disciplina il comandante militare marittimo di Brindisi dipende direttamente dal Ministero. Nulla è mutato per quanto si riferisce al servizio amministrativo della difesa di Brindisi. Art. 4. Al comandante militare marittimo di Brindisi sono dovute le stesse indennità di carica e per spese di ufficio stabilite per gli ufficiali ammiragli comandanti militari marittimi. Al capo di stato maggiore è dovuta l'indennità di carica stabilita per gli ufficiali del suo grado capi di stato maggiore nei dipartimenti o comandi militari marittimi. Art. 5. Qualunque disposizione contraria al presente decreto che andrà in vigore dal 18 giugno 1915 è abrogata"[109].

4. "*Prendi posizione. La neutralità favorisce sempre l'oppressore, non la vittima. Il silenzio incoraggia sempre il torturatore, mai il torturato*" (ELIE WIESEL)

Durante il periodo della neutralità emissari della Sublime Porta furono inviati da Costantinopoli in Albania, per mare, via Brindisi al fine di sollecitare e determinare rivolte antiserbe. Nel momento in cui la Turchia entrò in guerra questo itinerario si dimostrò pericoloso; a metà novembre unità francesi intercettarono una nave tra Brindisi e Corfù che trasportava due eminenti esponenti del movimento dei Giovani Turchi: Fuad Bey e Ayub Sabri, quest'ultimo d'eccezionale importanza per l'organizzazione di attività sovversive in Albania[110].

Preoccupazioni derivavano dalla difficile situazione albanese; una rivolta era divampata ai danni del principe Guglielmo di Wied (1876-1945) che il 21 febbraio 1914 aveva accettato la proposta di reggere il piccolo stato balcanico: "*The new prince of Albania, Wilhelm von Wied, backed the revanchist aspirations of Albanian leaders from Kosovo and Metohija. As the most influential man in his government, Essad Pasha* [Essad Pasha Toptani (1863-1920)] *held*

[109] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1915, Roma, sabato, 26 giugno, numero 160, pp. 3985-3986.
[110] A. MITROVIĆ, *Serbia's Great War, 1914-1918*, West Lafayette, Indiana: Purdue University Press, 2007, p. 130

two important portfolios - the army aid interior ministries. When the unresolved agriarian question, urged by Young Turk officers, grew into a massive pro-Turk insurrection against the Christian prince, Essad Pasha supported the insurgents and in a clash with the Prince sought backing ai the Italian mission. After the arrest in Durazzo, Essad Pasha left for Brindisi under protection of the Italian legate in Durazzo at the end of May 1914. After his departure, border raids into Serbia assumed greater dimension and intensity"[111].

La situazione del principe era sempre più precaria; il 28 giugno 1914 il ministro italiano a Durazzo, Aliotti, non di rado in Brindisi[112], comunicava al ministro degli esteri, marchese di San Giuliano: "Dopo di aver conferito col principe, Turkhan pascià ha preso la decisione di partire stanotte per Brindisi sulla torpediniera di servizio per Roma e Vienna. Scopo del suo viaggio sarebbe quello di ottenere a favore del principe un intervento più efficace che potesse domare la ribellione. Forse egli si recherà anche in altre capitali. L'Epiro, donde provengono pure notizie gravissime, formerebbe pure oggetto di eventuale sua domanda. Turkhan pascià vorrebbe chiedere a V. E. se le nostre navi non potrebbero essere autorizzate a far uso delle loro artiglierie contro i ribelli, illudendosi che con ciò si potrebbe ottenere un effetto diriminante"[113]. Lo stesso Aliotti, il 3 agosto, telegrafava al ministro degli esteri, marchese di San Giuliano: "Stamane sono

[111] D. T. BATAICOVIC, *Serbian government and Essad-Pasha Toptani*, in "Academic Conferences" Volume LXI: *Serbs and the Albanians in the 20th century*, Beograd: The serbian academy of sciences and arts. 1991, pp. 57- 78: p. 62.

[112] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1914, Roma, mercoledì, 20 maggio, numero 119, p. 2621: "II barone Aliotti, ministro d'Italia a Durazzo, che ora venuto a Roma per assistere ai colloqui fra Turkhan pascià e il marchese Di San Giuliano, è partito iersera per Brindisi. Quivi si imbarcherà sopra una torpediniera che lo trasporterà a Durazzo ove arriverà questa sera". Il 25 dicembre 1913 i delegati albanesi riuniti a Durazzo avevano designato Turkhan pascià quale presidente di un governo provvisorio (R. PUPO, *La vittoria senza pace: Le occupazioni militari italiane alla fine della Grande Guerra*, Roma-Bari: Gius.Laterza & Figli Spa, 2014, s.p.i.)

[113] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {4. ser.: 1908-1914} 12: 28 giugno - 2 agosto 1914, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1964, p.3.

partiti via Brindisi dirigendosi Olanda tutti ufficiali organizzatori Milizia, salvo generale De Veer maggiore Kroon e aiutante di campo che partirarmo soltanto appena saranno liberati i due ufficiali prigionieri. Corrono già trattative per questa liberazione"[114]. In Albania cominciavano ormai a scarseggiare le riserve alimentari; Aliotti chiede al riguardo, l'8 agosto 1914, un intervento del governo italiano: "Tre centri Durazzo, Scutari, Valona causa sconvolgimenti interni e lo stato guerra fra varie potenze e la proibizione esportazione vari generi alimentari dall'Italia, sono esposti ad una grave carestia. Questo Governo ed il principe mi hanno pregato d'interessare presso R. Governo affinchè sia fatta eccezione per questi tre porti in base articolo 2 decreto l agosto. Quest'eccezione è anche indispensabile per il vettovagliamento Legazioni, Consolati ed altri Istituti stranieri, tanto più ora che Albania non ha più nessuna linea di comunicazione con l'Europa (?), eccettuati vapori della «Puglia». Ritengo che si debba senz'altro accogliere questa domanda anche in vista aumento che ne ricaverebbe nostra influenza. Allo scopo di evitare speculazioni ho consigliato questo Governo indicarmi approssimativamente quantità necessaria per un rifornimento dei tre centri in questione. Oltre a ciò occorrerà vigilare nei porti di sbarco l'uso cui saranno destinati generi alimentari provenienti dall'Italia. A ciò si provvederebbe d'accordo con questo Governo e con uffici consolari. Non ho potuto ancora determinare precisamente minimo indispensabile, salvo che per la farina che ne occorrerebbe una quantità di circa 6000 sacchi al mese. Provviste esistono qua ancora circa 4 settimane. Sarà infine indispensabile raccomandare alle autorità di Bari, Brindisi una più giusta interpretazione decreto poichè proibiscono esportazione frutta, erbaggi, pollami, uova, latticini etc. che non compresi decreto ministeriale"[115]. A fine agosto i ribelli cingono d'assedio Valona da

[114] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {5. ser.: 1914-1918} I: 2 agosto 1914 – 16 ottobre 1914, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1964, p.22.
[115] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., p. 73.

cui, chi può, fugge imbarcandosi su piroscafi diretti a Brindisi[116]. Il principe Guglielmo fu costretto a lasciare il paese[117] a seguito di una rivolta pan-islamica guidata da Essad Pascià; il 10 settembre, l'incaricato italiano d'affari a Durazzo riferiva al ministro degli esteri, marchese di San Giuliano: "Ho parlato oggi a lungo con Tewfik, segretario di Essad che travasi qui con pieni poteri da parte Essad stesso per predisporre terreno al suo imminente ritorno. In queste trattative adopero naturalmente la massima cautela in modo non compromettere menomamente azione ufficiale della R. Legazione. Tewfik è d'accordo con Galli e con me nel ritenere che Essad non deve tardare giacché in caso contrario troverebbe sua posizione compromessa dalla propaganda degli agenti giovani turchi. Questi d'accordo con gli agenti austriaci ufficiali lavorano già attivamente, contro Essad dipingendolo come nemico della Turchia e del Sultano di cui essi si presentano come i diretti emissari. Essad sopravvenendo prima che questo lavorio di demolizione produca serio effetto, potrà sostenersi accarezzando sentimento Musulmani ma impedendo che i mestatori giovani turchi e austriaci se ne avvalgano pei propri fini. Tewfik mi ha detto egli si adopera perchè nei prossimi giorni abbia luogo Assemblea dei Capi i quali

[116] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1914, Roma, lunedì, 31 agosto, numero 208, p. 4809: "Gli insorti hanno dettato le condizioni che i cittadini di Vallona hanno accettato. Rimane soltanto la questione della bandiera. Gli insorti continuano a reclamare che venga issata su Vallona la bandiera turca, mentre gli abitanti di Vallona non vogliono. Ció potrebbe far troncare le trattative. Comunque entro domani lunedi gli insorti occuperanno Vallona. Ieri sera una Commissione della cittadinanza di Vallona capitanata dal sindaco Ibrahim Abdallå si recò ai consolati italiano ed austro-ungarico per invitare i consoli affinché assumano subito il Governo di Vallona. Il nostro console Lori rispose che avrebbe informato Roma. Parlamentari si recheranno oggi tra gli insorti per riferire loro tale decisione. La città ha aspetto funebre. Molti cittadini si sono imbarcati sul piroscafo Jonio diretto a Brindisi".

[117] Le voci sulla fuga del principe Guglielmo dall'Albania si susseguivano da tempo. Secondo la stampa anglosassone sarebbe giunto a Brindisi, con la sua famiglia, circa il 24 agosto. Vedi *Prince deserts Albania. Former ruler said to be in Brindisi. Country in anarchy*, in "The New York Times", 24 agosto 1914, p. 3: "*London, Monday, Aug. 24. The Venice correspondant of the Daily Mail sends the report that Prince William of Albania, accompanied ny his family, has arrived at Brindisi, on his way to Germany, and that Albania is in a state of complete anarchy*".

dovrebbero impegnarsi a sostenere Essad e invitarlo venire subito. Sembra che egli trovisi a Salonicco da dove giunse oggi suo telegramma di felicitazioni al nuovo Governo. Parmi sarebbe intanto utilissimo impedire per quanto è possibile imbarco da Bari o da Brindisi di emissari giovani turchi la cui opera tende evidentemente abbandono (?) deliberati di Londra. Mi si assicura console turco di Brindisi, Nafilian, effendi ha parte importantissima nell'invio di questi emissari"[118]. Essad pascià seguirà la via di Brindisi per il suo rientro in Albania come riferisce il 13 settembre 1914 il ministro degli esteri, marchese di San Giuliano, al ministro a Nisch, Squitti: "Oltre le comunicazioni da fare ad Essad e sulle quali Le avrà riferito il cav. Cora, prego V. S. dire ·pure ad Essad ch'io ricevetti, a suo tempo, la lettera ch'egli volle gentilmente indirizzarmi in data 27 scorso mese al momento della sua partenza da Brindisi e che gli sono vivamente grato per le rinnovate assicurazioni di amicizia e devozione verso il nostro Paese"[119]. "Azione e maneggi giovani turchi in Albania" continuavano a destare apprensione: il ministro degli esteri, marchese di San Giuliano, il 13 settembre 1914, informava i nostri rappresentanti diplomatici a Costantinopoli, Atene e Durazzo circa le opportune misure da adottare per impedire "imbarco da Bari e da Brindisi per l'Albania di emissari provenienti da Costantinopoli". Il regio console in Salonicco assicurava aver preso, a tal fine, "opportuni accordi con Ministero Interno"[120]. Il 23 ottobre i dubbi circa la presenza dei Giovani Turchi a Brindisi sono ripresi in una comunicazione del console a Durazzo, Piacentini, al presidente del consiglio e ministro degli esteri, Antonio Salandra: "Essad si raccomanda che R. Governo impedisca ad ogni costo venuta emissari turchi specialmente di Eyiub Sabri che pare debba trovarsi a Brindisi poiché emissari già giunti hanno già iniziato propaganda turco-austrofila e cercano di persuadere anche lui favorire intendimenti austriaci. In ogni modo egli cercherà con qualche pretesto farli allontanare"[121].

[118] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., p. 374.
[119] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., p. 385.
[120] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., pp. 385-386.
[121] *I documenti diplomatici italiani* 5.2, cit., p.21.

La via di Brindisi fu utilizzata anche dal governo romeno per diretti contatti diplomatici con l'Italia; il 12 gennaio 1915 il ministro italiano a Bucarest, Fasciotti, riferiva al ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922) che il primo ministro Ion I. C. Brătianu (1864-1927) **"**è tornato sull'idea di far venire qui Mishù [addetto romeno a Londra] e fargli fare il viaggio di ritorno a Londra passando, anziché per l'Austria-Ungheria, per la Serbia, Grecia e Brindisi, in modo da fermarsi costì per spiegare meglio tutto ciò, tanto alla E. V. quanto al Presidente del Consiglio"[122].

Il 3 agosto 1914 la Germania aveva siglato un'alleanza difensiva con la Turchia: la notizia di tale accordo giunse all'ammiraglio Wilhelm Souchon (1864-1946), comandante della divisione navale tedesca del Mediterraneo, composta dalla SMS *Goeben* e dall'incrociatore leggero SMS *Breslau*, nelle prime ore del 4 agosto, unitamente all'ordine del comando navale germanico di raggiungere immediatamente Costantinopoli da dove sarebbe poi stato agevole effettuare operazioni navali nel mar Nero contro la Squadra Russa. Il *Goeben* e il *Breslau* erano alla fonda a Brindisi nella notte tra il 31 luglio e il I agosto. Le autorità italiane, preoccupate di non entrare in contrasto con Francia e Inghilterra, si erano mostrate molto fredde e, col pretesto delle cattive condizioni marine, avevano negato qualsiasi rifornimento, ponendo un serio ostacolo ai piani operativi germanici[123]. In una corrispondenza dell'11 agosto, riferita dal "The New York Times" si riferiva: "*At 1:30 o' clock yesterday morning heavy cannonading was heard at Brindisi. The sound was from the*

[122] *I documenti diplomatici italiani* 5.2, cit., p.504.

[123] G. FINIZIO, *Affondate il Goeben! La più lunga azione aeronavale della Prima guerra mondiale (20-28 gennaio 1918)*, Tricase: Youcanprint, 2018 p.22; M. SACCHI, *La Marina Militare iltaliana da Lissa a oggi*, Milano: Ledizioni, 2013, p.n.n.; I. SPELLER, *The Royal Navy and Maritime Power in the Twentieth Century*, London and New York; Frank Cass, 2005, p. 19: "*Goeben met up with Breslau in Brindisi on 1 August, and set about trying to elicit coal from the Italians, who were strangely evasive. Eventually Souchon lost patience and, trusting that coal would turn up somehow, took his ships out of Brindisi";* A. BERKELEY MILNE, *The flight of the 'Goeben' and the 'Breslau,' an episode in naval history,* Sevenoaks: Pickle Partners Publishing, 2015, p.n.n.; O. P. HALL, JR., *The Last Battlecruiser*, Bennington: Merriam Press, 2010**,** pp. 48-49.

northeast and the firing lasted forty minutes. A dispatch from Rome via Paris at 5:30 o' clock yesterday morning reported an Austrian fleet of thirteen battleships and sixteen torpedo boats in the Adriatic going at full speed toward the Strait of Otranto, wich is the outlet from the Adriatic into the Ionian sea. Brindisi is near the inner entrance of the strait. It was assumed in Rome that the Austrians were trying to go to the assistance of the German cruisers Goeben and Breslau"[124].

Le notizie provenienti dall'Italia determinavano sospetti nei vecchi alleati della Triplice: se ne fa interprete l'incaricato d'affari a Berlino, Chiaromonte Bordonaro, telegrafando al ministro degli esteri, marchese di San Giuliano, il 16 agosto 1914: "Nei circoli militari suscitano amari commenti le notizie che giungono dall'Italia e che la censura non permette ai giornali pubblicare secondo le quali l'Italia avrebbe ritirato sue truppe dalla frontiera occidentale per concentrarle su quelle orientali e Francia avrebbe già inviato a Belfort le truppe che teneva al confine italiano. Si parla anche di forte concentramento di truppe ad Ancona, Bari e Brindisi"[125].

L'ambasciatore italiano a Londra, Imperiali, il 22 agosto 1914, segnalava il contenuto di un "telegramma che il R. Addetto navale dirige al Ministero della Marina circa condotta delle operazioni adriatiche". All'addetto navale risultava "da fonte sicura": "L'Ammiragliato ritiene non convenga attaccare direttamente opere fortifificate al cui riparo si trovano le forze navali austriache. Nell'attuale momento la relegazione della flotta austriaca in fondo all'Adriatico risponde pienamente allo scopo della guerra poiché se esito della guerra terrestre sarà favorevole, potrà chiedere la consegna delle navi senza aver arrischiato alcuna delle flotte alleate. Nota ristrettezza acque prestantesi egregiamente attacchi siluranti, flotta anglofrancese si asterrà anche probabilmente dal dominare di presenza l'alto Adriatico. Difatti Ammiragliato dichiara che

[124] *Battle in the Adriatic. Firing Heard off Brindisi. Austrian fleet at sea*, in "The New York Times", 12 agosto 1914, p.1.
[125] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., p. 159.

navigazione a nord di Brindisi è malsicura per naviglio mercantile"[126].

L'Italia, pur dichiarando la propria neutralità il 2 agosto 1914, non mancò di seguire con grande interesse gli eventi bellici e, in particolare, quanto accadeva nell'area che investiva la fascia adriatica fino al sultanato[127]. Preoccupazioni non tardarono a diffondersi negli ambienti economici pugliesi di cui si fa eco il "Corriere delle Puglie": "In effetti, proprio il dilemma riguardante le possibili ripercussioni da un punto di vista economico inizia ad agire come un tarlo tra le pagine del giornale barese. La parola "economia", per la Puglia e in particolare per il suo capoluogo, Bari, richiama immediatamente un altro sostantivo: Adriatico. È evidente che l'incalzare delle azioni militari nel mare su cui si affacciano ben due importanti porti commerciali pugliesi, Bari e Brindisi, già nel settembre del 1914 ha fatto sentire i suoi effetti negativi sull'economia dell'intera regione e di quelle circostanti. Per questo motivo, diventano sempre più frequenti sul «Corriere delle Puglie» numerosi articoli dai toni allarmati a causa dell'interruzione della consueta attività mercantile. Il progressivo avvicinamento del giornale di corso Vittorio Emanuele alle posizioni interventiste si può pertanto ascrivere anche, se non soprattutto, a considerazioni di carattere economico, dal momento che la testata, pur essendo indipendente e non legata ad alcun partito politico, è particolarmente attenta ai problemi e alle esigenze della borghesia industriale pugliese"[128].

Il governo italiano non mancò d'interesse verso "la Puglia e i suoi porti principali: Bari, Brindisi, Otranto e Taranto…Nel porto di Brindisi, già alla fine di luglio del 1914, era arrivata una

---

[126] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., p. 212.

[127] F. IMPERATO, *La Puglia, i pugliesi e la prima guerra mondiale*, in "Eunomia. Rivista semestrale di Storia e Politica Internazionali" IV n.s. (2015), n. 2, 425-458: p.430.

[128] M. FORNARI, *La questione adriatica sui quotidiani in lingua italiana e in lingua serba alla vigilia della grande guerra*, Università degli studi di Trieste, XXIV ciclo del dottorato di ricerca in Scuola dottorale in scienze umanistiche, indirizzo italianistico, Settore scientifico-disciplinare: L-FIL-LET/10, anno accademico 2011/2012, p. 366.

squadra della Regia Marina che attraccò nelle acque dell'avamporto…Allo stesso tempo, i porti pugliesi furono costretti ad accogliere un numero sempre più alto di profughi che proveniva da quelle aree dei Balcani dove il conflitto si combatteva in maniera sempre più cruenta. Nelle città portuali pugliesi, gli amministratori locali dovettero attrezzare degli spazi da destinare a ricoveri e dormitori per accogliere sia le truppe italiane di passaggio sia i profughi che fuggivano dalle zone di guerra. A Bari, il mercato in ferro di piazza Cavour fu usato come un immenso dormitorio per le truppe, mentre a Brindisi, l'individuazione di spazi pubblici destinati ai profughi fu soprattutto una reazione al fatto che molti di questi fuggitivi, specialmente di nazionalità albanese, avevano trovato rifugio nel convento dei Domenicani, dando luogo a numerosi inconvenienti"[129]. Si sviluppava, sulla stampa e nelle piazze, a Brindisi come in tutte le città italiane, lo scontro fra interventisti e neutralisti. I secondi avevano un esponente di primo piano in Giuseppe Mario Prampolini (1841-1938); nel febbraio 1904, in una riunione dei socialisti brindisini, Angelo Rossi, "ricordando i tempi fortunosi delle persecuzioni, quando il socialismo richiedeva ai suoi militi sacrificii d'ogni sorta, fra gli applausi di tutto l'uditorio commosso inviò un fraterno saluto al papà dei socialisti di Brindisi, al buon Giuseppe Prampolini, che nella lontana Australia, continua instancabile l'opera di propagandista e di organizzatore"[130]. Nel novembre 1904 Prampolini si stabilì a Brindisi proponendosi fra i più attivi propagandisti delle idee socialiste rivoluzionarie; il 1914 "tenne pubblici comizi a favore della neutralità dell'Italia e quando nel 1915 anch'essa entrò in guerra", Prampolini continuò a svolgere propaganda contro il conflitto[131].

Arturo Sardelli **"**prese parte attiva alla costituzione della sezione socialista della sua città, della quale fu segretario. Durante

[129] IMPERATO, cit., pp. 430, 433 e 435.
[130] *La nostra festa*, in "Azione Socialista", I (1904), n. 3, 7 febbraio 1904, p. 3
[131] K. MASSARA, *Il popolo al confino - la persecuzione fascista in Puglia,* Roma: Archivio centrale dello Stato. Ministero per i Beni culturali e Ambientali. Ufficio centrale per i beni archivistici, 1991, p. 465.

la prima guerra mondiale fu incaricato della propaganda antimilitarista e pacifista da svolgersi a Brindisi, per cui il 15 ottobre 1917 fu espulso e mandato a Latiano. Da lì il Sardelli si recò clandestinamente a Roma dove dimorava il fratello Giuseppe, anch'egli sovversivo, venendo nominato amministratore della federazione giovanile socialista italiana"[132].

A Roma si pensava, il 1914, alla possibilità della guerra; Paolo Thaon di Revel (1859-1948), capo di stato maggiore della marina, "studiava con spirito critico e realistico i futuri accadimenti e le eventuali ripercussioni per il paese e la sua Marina. Ricordiamo lo studio elaborato nel settembre 1914 "Esame di operazioni di guerra in Adriatico", il "Nuovo esame di operazioni di guerra in Adriatico" del 4 gennaio 1915 e il "Piano generale delle operazioni in Adriatico" del 15 aprile 1915. Nell'ultimo e definitivo documento si ribadisce il concetto di concentrazione delle forze navali, si esclude il bombardamento deliberato delle città costiere, si condanna l'attacco dal mare di piazzeforti marittime, si sottolinea la necessità del più rigido blocco da attuarsi per l'Adriatico, e si afferma solennemente che "obiettivo primo ed essenziale dev'essere la distruzione delle forze navali nemiche"[133]. Paolo Thaon di Revel, "con fredda e lucida determinazione, considerò ogni fattore operativo e logistico di una guerra sul mare mantenendo alta l'attenzione sia sul Tirreno sia sull'Adriatico, considerando equamente probabile un ingresso in guerra a fianco o contro gli Imperi Centrali. Con questo spirito vennero dapprima rinnovate le relazioni con la Marina tedesca e

[132] MASSARA, cit., p. 501.

[133] L. MERLINI, *Regia marina e grande guerra. La strategia italiana alla vigilia della prima guerra mondiale*, in "InStoria. Rivista online di storia e informazione". n. 79, Luglio 2014 (CX) http:// www.instoria.it/home/regia_marina_grande_guerra.htm; E. FERRANTE, *La Grande Guerra in Adriatico*, Roma: Ufficio Storico della Marina Militare, 1987, p. 29 ss. Vedi pure *I documenti diplomatici italiani,* 5.2, cit., pp. 621-622, in cui è il promemoria inviato da Paolo Thaon di Revel (1859-1948) il I febbraio 1915 al ministro degli esteri Sonnino. In esso ribasce l'importanza di avere "la bocca d'accesso dell'Adriatico in nostra mano mediante la linea Brindisi-Valona", sottolineando che " il problema della chiusura dell'Adriatico si può risolvere anche colla dominazione delle sole congiungenti Brindisi-Valona od Otranto-Valona".

con quella austriaca per coordinare eventuali azioni navali congiunte di guerra, disciplinandole in una Convenzione Navale la quale, tra l'altro, assicurava il pieno concorso della flotta austriaca nel Tirreno in modo da contrastare la preoccupante dislocazione di potenti forze anglo-francesi nel Mediterraneo avvenuta nel 1913. Anche la flotta tedesca contribuì alla Convenzione dislocando permanentemente in Mediterraneo una Divisione di rapidi incrociatori, e fu redatto un apposito libro di segnali e di evoluzioni denominato *Triplokodice* (venne approntata solo la versione in tedesco, quella in italiano fu bruscamente interrotta dallo scoppio improvviso del conflitto europeo). Ma tutto ciò non distolse Thaon di Revel dal trascurare le eventuali combinazioni belliche nello Ionio e in Adriatico. In particolar modo vennero rinforzate, fra l'altro, le predisposizioni a difesa di Venezia, Porto Corsini, Brindisi e Taranto"[134]. Si trattava di provvedimenti necessari; "alla vigilia dell'entrata in guerra l'Italia aveva disponibili le sole basi navali di Venezia e Brindisi, mentre il

[134] MERLINI, cit.; vedi in MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {5. ser.: 1914-1918} 3: 3 marzo - 24 maggio 1915, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1985, p.266-267, il promemoria inviato da Thaon di Revel a Sidney Sonnino il 14 aprile 1915 in cui si ribadisce il fondamentale ruolo della base navale di Brindisi: "Se Pola italiana sarà mantenuta militarmente fortissima, come è oggi Pola austriaca, il suo possesso ci dispenserà da ulteriori cure per predisporre a base navale Venezia, ma non mai dall'allestire anche nel basso Adriatico, a Brindisi, un ancoraggio militarmente e nauticamente sicuro… Il possesso di Cherso, Lussim, Melada, Isola Grossa, Lesina, Lissa, Curzola, Lagosta, Meleda non esimerà dai doveri militari verso Brindisi ché anzi la sua funzione di base diventerebbe più attiva e più ardua quando non provvedessimo a favore del nostro naviglio sicurissimi punti di appoggio nelle isole sopra dette… Il possesso di Cherso, Lussim, Melada, Isola Grossa, Lesina, Lissa, Curzola, Lagosta, Meleda non esimerà dai doveri militari verso Brindisi ché anzi la sua funzione di base diventerebbe più attiva e più ardua quando non provvedessimo a favore del nostro naviglio sicurissimi punti di appoggio nelle isole sopra dette… Si è recentemente alquanto riparato all'assenza di basi in Adriatico scavando affrettatamente parte del porto di Brindisi e quello di Malamocco; reti metalliche di vari tipi saranno disposte alle loro bocche per contrastare l'entrata ai sommergibili ed ai siluri nemici, ma infallibile protezione contro queste esiziali offese non si può avere che dallo scoglio e dal fango, nei moli e nelle scogliere da me ripetutamente richiesti".

grosso delle navi da battaglia era a Taranto. Da Venezia a Brindisi vi erano 380 miglia di litorale indifeso. Invece sulla costa opposta, protetta dalla frastagliata configurazione naturale, l'Impero austro-ungarico disponeva di sette basi: Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Sebenico, Spalato e Cattaro"[135]. Il 25 aprile 1915 l'ambasciatore a Parigi, Tittoni informa il ministro degli esteri Sonnino d'aver avuto un colloquio con Raymond Poincaré (1860-1934) presidente della repubblica francese; questi gli avrebbe riferito "che la ragione della inazione delle flotte inglese e francese nell'Adriatico era stata la lontananza di basi di rifornimento non avendo che quella di Malta. Ora le cose cambieranno poiché flotte inglese e francese potranno rifornirsi come quella italiana a Brindisi e Venezia"[136]. Con successivo messaggio dell'8 maggio 1915 Tittoni assicura Sonnino circa l'afflusso di navi militari inglesi e francesi nella base di Brindisi[137]. Il giorno dopo Sonnino informa Tittoni che, posto che "le quattro corazzate inglesi non potrebbero essere a Brindisi prima di quindici giorni" si stabilisca che "i dodici cacciatorpediniere ed i quattro incrociatori leggeri inglesi saranno immediatamente radunati a Malta per mettersi in assetto e tenersi pronti a recarsi a Brindisi o altrove non appena ne avranno ordine dal Comandante in Capo dell'Armata italiana, precisando bene che quest'ordine potrà essere dato anche prima della dichiarazione ufficiale di guerra tra l'Italia e l'Austria" e che "le quattro corazzate inglesi dei tipi precedentemente previsti saranno allestite immediatamente e si raduneranno a Malta, pronte a recarsi a Brindisi o altrove, come sopra è detto"[138]. Nella Convenzione navale, sottoscritta il 10 maggio 1915 a Parigi si fissava, all'art.5, il ruolo che avrebbe avuto nel conflitto la base di Brindisi: *"Toutes les bases de la côte Italienne seront mises à la disposition des Alliés. Toutefois, lorsque la Première Flotte Alliée*

---

[135] M. ANTONELLINI**,** *Salvat Ubi Lucet. Una base di idrovolanti a Porto Corsini nella grande guerra,* http://www.mauroantonellini.com/index.php?option=com_content&view=article&id=76:salvat-ubi-lucet-la-base-idrovolanti-di-porto-corsini-nella-grande-guerra&catid=53:articoli&Itemid=66

[136] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., p. 359.

[137] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., p. 491.

[138] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., p. 500.

aura Brindisi comme base, la Seconde Flotte Alliée utlisera de préférence les bases de Tarente, de Malte et de Bizerte. Si la Première Flotte Alliée remonte dans le Nord avec Venise comme base, la place de Brindisi ainsi que celle de Tarente seront à la disposition de la Seconde Flotte Alliée"[139]. L'11 maggio Thaon di Revel evidenziava al ministro degli esteri Sonnino perplessità circa i tempi necessari per il dispiegamento delle flotte inglese e francese in Adriatico, cosa che poteva esporre a gravi rischi l'Italia[140]. Sonnino, ritenendo fondati i timori di Thaon di Revel, telegrafa all'ambasciatori italiano a Parigi, Tittoni, autorizza la sottoscrizione della convenzione navale solo allorché vi siano garanzie circa l'effettivo affluire su Brindisi delle flotte alleate[141].

5. *"Non con i sentimenti pacifisti, ma con una organizzazione economica mondiale, l'umanità civile potrà essere salvata dal suicidio collettivo"* (BERTRAND RUSSELL)

L'economia brindisina aveva un punto di forza nella vitivinicultura. Si esportava non poco in Africa settentronale facendo concorrenza ai vini francesi: "*La France ne vend généralement à l'Egypte que des vins de bonne qualité: Champagne, Bordeaux ou Bourgogne. Les vins ordinaires sont fournie par l'Italie, la Grèce et la Palestine. Les vins de Grèce et de Chypre out un goût spécial qui répond au désir d'une partie de la clientèle, mais les vins français des qualités les plus ordinaires pourraient aisément remplacer les vins de Palestine et d'Italie. La surproduction actuelle des vins ordinaires en Algérie permettrait sans doute à nos exportateure de conquérir au moins pour la durée de l'époque de crise les marchés egyptiens au détriment des vins italiens. Les chiffres des importations des vins en '1906 sont les suivants:*

KG	*Liv. égyp.*	
Chypre	*3.288.000 pour*	*20.360*
France	*1.111.000*	*18.540*

[139] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., p. 510.
[140] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., pp. 522-523.
[141] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., pp. 526-527.

Algérie	*162.000*	*1.450*
Grèce	*2.836.000*	*20.500*
Italie	*3.422.000*	*34.650*
Turquie	*3.305.000*	*25.335*

Pour les cinq premiers mois de l'année courente l'Italie a importè 1.543.600 Kilog. pour 16.834 livres et la France 636.840 kilog pour 9.38l6 livres, ce qui fait ressortir le prix moyen des vins italiens à 0 fr.281e litre, et celui des vins française à 0 fr.38. Voici les prix moyen pratiqués au Caire pour les vins ordinaires italiens. Vins dits de Brindisi,11 degrés, de 18 à 20 francs l'hectolitre franco bord (Brindisi); vins dits de Brindisi, 13, 14, 15 degrés, de 25 à 35 francs l'hectolitre, franco bord (Brindisi); vins blancs dit de Brindisi, 12, degrés, de 24 à 25 francs l'hectolitre, franco bord (Brindisi); vins de Sicile, 12 à 14 degrés, de 22 fr.50 à 24 fr.50 (Messine): vins blancs deSicile, 12 à 14 degrés, de 22 fr. 50 à 24 fr.50 (Messine). Les futailles à rendre. La Compagnie de Navigations italienne transporte, au, retour, gratuitement les futailles vides"[142].

La comparsa della fillossera nei vigneti di Brindisi e del suo circondario determinò notevoli problemi; nell'elenco "dei Comuni fillosserati, o sospetti d'infezione fillosserica, al 31 dicembre 1913, dai territori dei quali è vietato di asportare alcuni vegetali, in conformità del decreto Ministeriale in data 11 agosto 1902" si comprendevano i comuni di Brindisi, Erchie, Francavilla Fontana, Guagnano, Latiano, Mesagne, Oria, Ostuni, Salice Salentino, San Donaci, San Pancrazio Salentino, Torre Santa Susanna, tutti compresi nel circondario di Brindisi[143].

Le attività di allevamento erano esposte a rischi di malattia; il 1909 un caso di carbonchio ematico si registra in Erchie a danno di

[142] *Les Vin Français in Egypte,* in "Le journal général de l'Algérie et de la Tunisie", 1907-08-22, n. 2384, p. 2.
[143] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1914, Roma, mercoledì, 15 aprile, numero 89, p. 1948.

bestiame equino[144]. In Brindisi due casi si registrano il 1913 a danno di bovini[145] e altro il 1914[146].

Il quadro economico, rispetto ad altre realtà pugliesi pare comunque nel segno della positività; nel novembre 1912, laddove per Barletta si segnala "mancanza di lavoro per i contadini ed i muratori" a Brindisi "il lavoro è stato più abbondante nell'arte edile nella quale si sono eseguite ore di lavoro straordinario". Nel successivo mese di dicembre si riscontra "lavoro abbondante nelle varie industrie. In quello edile si è continuato a lavorare oltre l'orario". Nel mese di novembre la locale *Camera del Lavoro* "ha stipulato dei contratti di lavoro a favore dei falegnami e carbonai" e in dicembre "ha risolto delle vertenze fra i naviganti ed armatori". Ancora Camera del lavoro "ha preso l'iniziativa per la costituzione di una cooperativa edilizia"[147].

Contro la tendenza di gran parte delle città italiane a superare "lo stanziamento complessivo ordinario e straordinario (escluse le partite di giro e le contabilità speciali) di 1 milione: fanno eccezione soltanto le città di: Arezzo (921 mila lire), Brindisi (425 mila), Faenza (980 mila), Girgenti (879 mila), Massa Carrara (451 mila), Massa Marittima (349 mila), Mondovi (472 mila), Pesaro (773 mila), Rovigo (845. mila), Voghera (680 mila)"[148]. Grande era l'apporto fornito alle entrate, pari al 63%, dal dazio al consumo mentre prevalevano, sul fronte delle uscite, quelle per "polizia e igiene". Il servizio del debito assorbiva una parte di entrate ordinarie pari al 7%. Tenendo conto del "complesso degli stanziamenti", Brindisi si

[144] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1909, Roma, martedì, 18 maggio, numero 117, p. 2421.

[145] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1913, Roma, giovedì, 5 giugno, numero 130, p.3383.

[146] Regno d'Italia, Ministero dell'Interno, Direzione Generale della Sanità Pubblica. Bollettino sanitario settimanale del bestiame, n. 41, dal 5 all'11 ottobre 1914, in "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1914, Roma, martedì, 20 ottobre, numero 251, p. 5693.

[147] Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Bollettino dell'Ufficio del lavoro, Volume XIX, Gennaio-Giugno 1913, pp.3, 87 e 485.

[148] "Annuario statistico delle città italiane", III (1909-1910), redatto, per incarico dell'Unione statistica delle città italiane, dal prof. UGO GIUSTI, capo dell' ufficio di statistica del comune di Firenze, Firenze: Alfani e Venturi editori, 1910, p.4.

annoverava fra quelle in cui si avevano quote minime, pari a Lit. 15. 74 *pro capite*. La città del resto è fra le più virtuose quanto all'incidenza, sulle uscite, di interessi passivi, Lit. 0.59 per abitante, altri oneri patrimoniali, Lit. 0.22 per abitante e spese generali, Lit. 2. 45 per abitante[149]. Analizzando le voci di bilancio, il 1909, si ha, in cifre proporzionali:

Entrate	
Avanzo di amministrazione	3,0
Rendite patrimoniali reali	3,0
Rendite patrimoniali figurative	-
Concorsi dello stato	4,4
Proventi di aziende industriali	0,2
Proventi di servizi municipali e diversi.	5,3
Dazio comunale	59,8
Tasse e diritti	6,2
Sovrimposte	15,3
Entrate eventuali	0,7
Totale entrate effettive	**94,9**
Alienazione di beni	2,1
Totale movimento capitali	**2,1**
Totale entrate	100,0

Uscite	
Disavanzo di amministrazione	-
Interessi passivi	3,7
Altri oneri patrimoniali	1,4
Spese generali	15,6
Spese di aziende industriali	-
Spese per pulizia e igiene	29,9
Spese per sicurezza e giustizia	2,3

[149] Ivi, pp.10-12.

Spese per opere pubbliche	18,3
Spese per istruzione pubblica	20,5
Spese per culti	0,2
Spese per beneficenza	4,8
Totale spese effettive	**96,7**
Di cui di carattere straordinario	11,7
Acquisto di beni fruttiferi	-
Estinzione di debiti	3,3
Totale movimento capitali	**3,3**
Totale uscite	100.0
Percentuale del dazio sulle entrate effettive	63%
Percentuale della spesa per il servizio del debito sulle entrate effettive	7%[150]

Per quanto riguarda i debiti per mutui e prestiti, Brindisi si segnala, con l'incidenza di Lit. 15 per abitante, fra i comuni meno indebitati. Nessun nuovo prestito è contratto nel biennio 1907-1908[151]:

1904	1906	1908	Differenza fra il 1908 e il 1904
376.000	334.000	405.000	+29

Gli introiti derivanti dal dazio di consumo, servizio dato in appalto, erano rilevanti come si ricava dall'analisi di rendite e spese nell'anno 1908. Il perimetro della daziaria era di m. 3525; operavano sei uffici di sdaziamento e 10 di semplice passaggio. Il personale annoverava sedici impiegati in amministrazione e cassa, tre visitatori e addetti ai controlli, due inservienti e trentaquattro guardie per un totale di cinquantacinque unità. A fronte di un introito complessivo di Lit.

[150] Ivi, pp.26-27.
[151] Ivi, pp. 43-44 e 55.

307,484, si avevano spese di esazione pari a Lit. 39.648 per gli stipendi e Lit. 11.020 per il mantenimento della cinta e degli uffici per un totale di Lit. 50.668, pari al 16,4% delle entrate[152]:

Il prodotto del dazio governativo e comunale nell'anno 1908 risultava, a comune chiuso, ossia nella forma del dazio alle porte che si aprono attraverso la cinta murata della città, pari a Lit. 177.152 di dazio governativo, Lit. 91.218 di dazio addizionale e Lit. 38.134 di dazio comunale; a comune aperto, ossia come imposta sulla vendita al minuto di determinati prodotti, pari a Lit. 1.200 di dazio governativo, pari a Lit. 600 di dazio addizionale per un totale di Lit. 1.800. In totale si avevano entrate per Lit. 307.484 che, dedotto il canone governativo di Lit. 69.137, garantivano al comune Lit. 238.347 cui erano da aggiungersi compensi e sussidi governativi per Lit. 61.470. La quota per abitante poteva calcolarsi in Lit. 13,29 a comune chiuso e 0,45 a comune aperto[153]. I proventi delle tasse comunali nel 1908 risultavano pari a Lit. 652, da pubbliche vetture o barche, Lit. 2126 da vetture private, Lit. 1.191 da domestici, Lit. 14.503 da bestiame, Lit. 1.072 da cani, Lit. 585 da licenze per alberghi, Lit. 252 da velocipedi e automobili, Lit. 696 da spettacoli, Lit. 900, da fabbricazione di acque gassose, per un totale di Lit. 21.977[154]. Impiegati comunali e relativi stipendi al I gennaio 1909 importavano spese così suddivise: per undici impiegati amministrativi, Lit. 19.730, per ventotto insegnanti, Lit. 38.581, per quattro inservienti, Lit. 3.740, per sei inservienti nelle scuole, Lit. 4.400, per quattro addetti a servizio trasporti funebri e cimiteri, Lit. 3828, per ventisei guardie urbane e campestri, Lit. 21.800, per altri servizi, Lit. 28.022. In complesso il comune si avvaleva di ottantaquattro dipendenti per una spesa pari a Lit. 129.641. In servizio erano altresì sei medici condotti e ostetriche condotte[155]. Pochi gli stipendi elevati; fra gli undici impiegati che costituivano il personale amministrativo di ruolo impegnato negli uffici di segreteria, ragioneria, stato civile, anagrafe, leva, liste elettorali, al I

[152] Ivi, p. 62.
[153] Ivi, pp. 64-65.
[154] Ivi, pp.72-73.
[155] Ivi, pp.80-81.

gennaio 1909, solo in due percepivano un compenso compreso fra lire 3001 e lire 4000, uno fra lire 2001 e lire 3000, 5 fra lire 1001 e lire 2000, 3 meno di lire 1000[156]. I contributi del comune di Brindisi a istituti di previdenza per il personale in servizio al I gennaio 1909 comportavano versamenti a istituzioni nazionali a favore di ventinove insegnanti per una spesa di Lit. 1.846 e cinque medici e veterinari per una spesa di Lit. 660[157]. A ciò andava aggiunto l'onere relativo a sette pensionati per una spesa complessiva di Lit. 5.221[158]. La quota per abitante, con riferimento agli stipendi era di Lit. 4.77, con riferimento alle pensioni di Lit. 0.19 per un totale complessivo pari a Lit. 4.96[159]. Circa strade e piazze comunali, il 1908 laspesa per le strade interne era ammontata a Lit. 7628; per le rurali Lit. 3000. "Si sistemarono km. 2 di nuove strade. Tale sistemazione fatta in pietra vulcanica ammonta a L. 60.000 pagabili in 5 anni. Lo stato rimborsa un quarto della somma"[160]. Lo sviluppo delle fognature al I gennaio 1909 era pari a m. 5025[161]; il servizio di pubblica nettezza, nell' anno 1908, contava su due carri di innaffiamento. All'accollatario spettavano Lit. 17800; la spesa per innaffiamento era di Lit. 250 mentre la requisizione di duecentonovantacinque cani aveva comportato una spesa di Lit. 118[162]. L'illuminazione elettrica era garantita da 52 lampade ad arco e 340 a incandescenza; si utilizzavano ancora 62 lampade a petrolio. La spesa per la pubblica illuminazione ammontava a Lit. 36.400 per la luce elettrica, Lit. 600 per il petrolio, Lit. 375 per altre spese, per un totale di Lit. 37.375 e una spesa per abitante di Lit. 1,38[163]. I mercati delle vettovaglie, per l'esercizio 1908, si sviluppavano su un'area scoperta di mq. 3950 con 120 punti vendita ed entrate, per occupazioni di suolo, pari a Lit. 4250. I mercati erano appaltati alla ditta assuntrice del dazio di consumo. Nel 1909 si apriva al pubblico un nuovo mercato coperto. I

[156] Ivi, p.86.
[157] Ivi, p.92.
[158] Ivi, p.94.
[159] *Ibidem.*
[160] Ivi, p.98.
[161] Ivi, p.103.
[162] Ivi, pp. 104-105.
[163] Ivi, pp.120-121.

mercati del bestiame, nell'anno 1908, utilizzavano un'area di mq. 9990. Si erano trattati 489 bovini, 411 suini, 305 equini, 9.661 ovini per un totale di 1085 animali, entrate per Lit. 392 e spese per Lit. 598[164]. Nei macelli pubblici, il 1908, erano stati abbattuti 295 bovi, 117 vacche, 21 tori, 39 vitelli, 12 vitelli lattanti, 5600 pecore e capre, 4761 agnelli e capretti, 378 suini, 316 equini per alimentazione, 2 equini per altre cause, per un totale di 11541 animali. La spesa per i macelli pubblici, nell'esercizio finanziario 1908, aveva determinato entrate, per tassa di macellazione, per Lit. 4275, contro uscite, per stipendi ai veterinari, di Lit. 3150 e per mantenimenti di Lit. 24. Il servizio era appaltato dietro pagamento del canone annuo di Lit.. 4275[165].

I consumi principali medi per abitante si determinavano in kg. 16.943 di carni vaccine, bovine e suine, di kg. 0.960 di carne equina, di kg. 1.021 di carni salate e insaccate, di Lit. 0,214 di carni fresche macellate, di kg. 4.726 di pesce fresco e kg.1.677 di prodotti ittici affumicati, salati secchi, in salamoia, di kg. 0, 492 di caffè, kg. 3.379 di zucchero, litri 118,93 di vino e aceto, litri 5.94 di mosto, kg. 6.146 di uva, litri 1.13 di alcool, litri 0,17 di birra, kg. 9.103 di burro e olio, kg. 4.413 di petrolio, kg. 26 di carbone di legna, kg. 3 di carbone coke[166].

La pubblica istruzione appariva molto selettiva; nelle elementari, in Brindisi, fra le donne, giungeva in V classe neppure il 5% degli iscritti alla I. Era distribuita fra quattro edifici, di cui due di proprietà comunale e due in affitto; quindici le aule destinate a classi maschili, dodici a quelle femminili. Fra i ventisette insegnanti, quindici erano maschi e dodici donne; dovevano far lezione a 1397 alunni. La spesa complessiva era pari a Lit. 45148, con un rapporto di 5,1 alunni frequentanti per 100 abitanti e una spesa, per alunno iscritto, di Lit. 32.31 e pro capite di Lit. 1.67, bassa considerando anche il rapporto con la vicina Bari e la media italiana di quel periodo[167]. Fra i 764 maschi iscritti, 302 frequentavano la I classe, 181 la II, 151, la III, 82

[164] Ivi, pp. 133, 135 e 137.
[165] Ivi, pp. 139, 141 e 143.
[166] Ivi, pp.144-145.
[167] Ivi, pp. 150 e 154.

la IV, 35, la V, 13 la VI; fra le 633 donne iscritte, 312 frequentavano la I classe, 121 la II, 142 la III, 29 la IV, 15 la V, 14 la VI. La selezione, accompagnata da vistosi abbandoni, è resa con chiarezza dalle cifre; sono 583 i maschi e 389 le donne che terminano l'anno scolastico, ossia 1082 contro gli iniziali 1397. Gli alunni promossi sono in totale 837, di cui 432 maschi e 405 femmine. Frequentava regolarmente le lezioni il 76,3% dei maschi e il 78,9% delle femmine; risultava promosso il 74% dei maschi e l'81,1% delle femmine. Su 100 iscritti nella prima, giungono alla III il 50 % dei maschi e il 45 % delle femmine; alla V solo l'11,5% dei maschi e il 4,7% delle femmine[168].

Gran parte della spesa per l'istruzione elementare, pari a Lit. 45.148, era assorbita dagli stipendi per gli insegnanti, comunque molto bassi pari a Lit.40.750; per l'istruzione secondaria il comune spendeva Lit.29822 per un ammontare complessivo di Lit. 78.710[169].

La frequenza scolastica appariva in costante aumento; gli alunni delle elementari erano passati da 1288 nel 1905-6, a 1528 nel 1906-7, 1397 nel 1907-8, 1497 nel 1908-9[170]. Cominciavano a proporsi sia pur minime provvidenze a vantaggio di quanti non potevano sostenere le spese scolastiche; il 1908 erano 170, pari al 12,1% degli iscritti, gli alunni assistiti con la fornitura di materiale scolastico. Si avviò anche un servizio di refezione scolastica; con una spesa di Lit. 909, "per mezzo di un Comitato speciale furono distribuite n. 8005 razioni di pane con salame e con formaggio"[171].

L'offerta culturale era estremamente limitata e non poteva supplirvi il solo teatro comunale "Giuseppe Verdi" da poco inaugurato; la civica amministrazione finanziava l'orchestra con Lit. 1.500 mentre il concessionario del teatro era tenuto al pagamento dell'illuminazione e degli oneri fiscali legati all'attività[172].

Alle votazioni partecipavano i 1485 elettori iscritti, pari al 5,5% della popolazione; alla consultazione amministrativa, parziale, del 7

[168] Ivi, pp. 156-157.
[169] Ivi, pp. 160-161.
[170] Ivi, p. 165.
[171] Ivi, p. 168.
[172] Ivi, p. 181.

luglio 1907 in cui erano da eleggere 11 consiglieri, i votanti erano risultati 1125, ossia il 76,7% degli aventi diritto[173].

I servizi sanitari nel 1908 avevano provveduto a ispezionare 39 fra spacci e depositi, eseguire due analisi chimiche, elevare 11 contravvenzioni per comp0lessive Lit. 62, disinfettare 27 abitazioni private[174]. Per la cura sanitaria dei poveri si provvedeva, 801 il 1908, col ricovero in ospedali di altre città; in quell'anno si erano forniti Lit. 96 in sussidi per l'allattamento, Lit. 7.025 per il mantenimento degli esposti e soccorsi all'infanzia abbandonata, Lit. 100 in "soccorsi agli impotenti al lavoro", Lit. 2.174 in "beneficenza elemosiniera", Lit. 16.000 in "concorsi a istituzioni diverse". In totale il capitolo di spesa importava Lit. 26496, per un onere pro capite di Lit. 0.98[175].

Nel corso del 1908 l'attività edilizia risulta intensa; si costruiscono 47 nuovi edifici, 32 si sopraelevano ottenendosi 27 nuovi alloggi per un totale di 285 vani e 7 edifici a uso industriale o commerciale, con 11 ambienti. Si erano demoliti 19 edifici corrispondenti a 24 alloggi, articolati su 60 vani, nonché 6 edifici industriali comprensivi di 8 vani[176]. Il prezzo al mq. dei terreni fabbricabili andava, per le aree abitate da classi operaie da Lit. 5 a Lit. 7, da classi agiate da 10 a 15, per le adibite a costruzioni industriali da 8 a 10. Il prezzo medio annuo degli affitti, per alloggi di 6 stanze, compresa la cucina, di "tipo elegante" era fra le 700 e le 850 lire, di "tipo modesto" fra le 500 e le 650 lire. Per alloggi abitati da popolazione operaia di una stanza, da 100 a 150 lire, di due stanze da 140 a 160 lire, di tre stanze da 250 a 300 lire[177]. La città cresceva in popolazione grazie all'afflusso costante d'immigrati; il 1908 si erano trasferite a Brindisi cento famiglie per complessive 329 persone; 43 famiglie provenivano da comuni della stessa provincia, 65 da altre province e una dall'estero. 77 erano le famiglie emigrate, quattordici delle quali si erano dirette all'estero, per un totale di 231 persone. Fra i nuovi

[173] Ivi, p. 186.
[174] Ivi, p. 188.
[175] Ivi, pp. 190-191.
[176] Ivi, p. 213.
[177] Ivi, p. 215.

residenti, si annoveravano per la gran parte professionisti, artisti e impiegati[178].

A Brindisi, legata nel primo decennio del secolo al retroterra vinicolo e olivicolo e diretta da un blocco moderato la svolta avvenne in relazione al ruolo strategico militare commerciale per la penetrazione nei Balcani assegnatole dal Governo, che portò a un notevole incremento demografico, e con questo all'acuirsi della questione abitativa. Su questo tema grande fu l'impegno della giunta democratico – popolare, al potere dopo le elezioni del 1910, diretta dal sindaco Giuseppe Barnaba (1910-1913)[179]. Le resistenze del potere centrale ebbero la meglio sulla pur caparbia determinazione del sindaco, massone e radicale[180], che aveva portato "un alito di vita nuova [...] vivificante la vecchia città, spezzata la ferrea cerchia dei clerico-moderati che per tanti anni vi sgovernarono a loro talento. La lotta fu lunga ed aspra ma, alla fine trionfò il fiotto delle nuove forze popolari strettesi introno ad un vasto programma di sapienti riforme amministrative"[181]. La giunta Barnaba affronterà il problema relativo alla costruzione di case popolari e nuovi edifici scolastici individuando come area d'espansione urbanistica il Casale, sulla sponda settentrionale del seno di ponente del porto interno. Sul finire del primo decennio del Novecento, un fenomeno di notevole crescita aveva investito la città, giunta a contare il 1908 27.000 abitanti, per il ruolo centrale attribuitole dal governo in vista della penetrazione nei Balcani. Brindisi è fra le prime città d'Italia per incremento percentuale di popolazione; fatto pari a 100 l'esito del censimento del 1871, si hanno valori pari a 121 nel 1881, 184 nel 1901 e 205 nel 1911. Considerando il solo centro urbano i valori, per gli stessi anni, sono pari a 119, 172 e 217[182]. Il porto si proponeva quale fulcro di uno sviluppo non più subordinato al comparto

[178] Ivi, pp. 234-239.
[179] M. DEGL'INNOCENTI, *Geografia e istituzioni del socialismo italiano*, *1892-1914,* Napoli: Guida Editori, 1983, p. 110.
[180] A.A. MOLA, *Storia della massoneria italiana dall'unità alla repubblica*, Milano: Bompiani, 1976, p. 222.
[181] "L'Unione", 4 (1912), n.1, 18 febbraio 1912, p.2.
[182] G. ALIBERTI, *Strutture sociali e classe dirigente nel Mezzogiorno liberale*, Roma: Ed. di Storia e Letteratura, 1979, pp. 179-181.

agricolo, da cui dipendevano ancora gran parte dei centri urbani salentini[183]. La questione della casa era diventata centrale nel dibattito cittadino, per le evidenti ricadute su quanti qui affuivano in conseguenza delle opportunità di lavoro che vi si prospettavano. Nell'autunno 1911 il consiglio comunale deliberò dapprima la formazione di un demanio municipale di aree fabbricabili e poi l'intervento diretto, con l'intenzione di gestire le case in economia. Paradossalmente le critiche maggiori provennero dall'interno della maggioranza che sosteneva Barnaba; il socialista Giuseppe Prampolini, sosteneva sarebbe stato meglio molti isolati, ciascuno destinato a uno spwcifico ambito sociale, in luogo dell'unico grande caseggiato previsto. Con le deliberazioni del consiglio comunale di Brindisi del 13 novembre e 11 dicembre 1911 il progetto poté trovare attuazione e il 24 febbraio 1912 svolgersi la relativa gara d'appalto[184].

Si appaltavano, il 1911, i lavori "ed opere accessorie per la sistemazione del Torrente Caracci in Brindisi. Importo a base d'asta L. 70,910. Cauzione provvisoria e deposito spese L. 3000. Primo esperimento d'asta presso la Commissione amministrativa del Consorzio per la sistemazione idraulica del Torrente Caracci in Brindisi (Palazzo Municipale) addi 12 aprile p. v.[185]. L'appalto

[183] Vedi G. BARONE, *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, in "Meridiana, rivista di storia e scienze sociali", "Città", n° 5, gennaio 1989, pp. 13-47: pp. 34-35: "La configurazione socioeconomica delle città meridionali, inoltre, registra un'inedita accelerazione in coincidenza con la legislazione speciale del primo ventennio del secolo XX: il caso più emblematico è quello di Napoli, che sulla spinta della legge Nitti del 1904 diventa la quarta città industriale d'Italia, dove si forma una consistente classe operaia che si sovrappone e modifica il tradizionale profilo sociologico della plebe partenopea. Né diverse appaiono le vicende dei centri medi come Taranto, Brindisi e Ragusa, la cui elevazione a capoluoghi di provincia alla metà degli anni '20 non è una mera decisione amministrativa, quanto piuttosto la legittimazione po litica di una crescita economica stimolata dai flussi finanziari dell'intervento straordinario"; F. GRASSI, *Il tramonto dell'età giolittiana nel Salento*, Roma-Bari: Laterza, 1973, p. 102.

[184] "L'Unione", 4 (1912), n.1, 18 febbraio 1912, p.2.

[185] "Giornale dei lavori pubblici e delle strade ferrate. Monitore economico industriale", 38 (1911), n. 13, 30 marzo 1911, p. 187.

"provvisoriamente aggiudicato al sig. Antonucci Tommaso, domiciliato a Brindisi, col ribasso del 2 per cento sul prezzo a base d'asta di L. 70,910, rimase definitivamente aggiudicata allo stesso, col ribasso del 2 per cento"[186]. L'8 novembre 1913 assumeva la carica di sindaco Alfredo Lazzarini (1913-1914); con comunicazione del 17 marzo 1914, con avviso d'asta, indetta per il 10 aprile 1914, il comune comunicava la volontà d'appaltare i lavori per la costruzione: "dell'edificio ad uso di scuole elementari maschili. L'asta sarà tenuta con le formalità prescritte dal vigente regolamento sulla contabilità generale dello Stato, verrà aperta sulla somma di lire 201,482,51, risultante dalla perizia dell'ufficio tecnico municipale ed il deliberamento seguirà a favore dell'ultimo migliore offerente ribasso". Si precisava che "i lavori dovranno incominciare subito dopo la regolare consegna e dovranno essere ultimati infra 26 mesi dalla data della consegna stessa. I pagamenti, su certificati della direzione, si faranno per rate di L. 10,000 a norma dello sviluppo dei lavori, dedotti il ribasso contrattuale e la ritenuta del 10 per cento a garanzia degli obblighi contrattuali. Il 10 per cento verrà restituito insieme al deposito cauzionale"[187]. Sempre il 17 marzo 1914 il comune di Brindisi "rende noto che nel giorno 10 aprile 1914, nel palazzo di città, alle ore 12, alla presenza del sindaco o di chi per lui, avrà luogo il I° esperimento d'asta pubblica, col metodo delle candele, per lo appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione dell'edificio ad uso di scuole elementari femminili. L'asta sarà tenuta con le formalità prescritte dal vigente regolamento sulla contabilità generale dello Stato; verrà aperta sulla somma di L. 241,743.54, risultante dalla perizia dell'uflicio tecnico municipale, ed il deliberamento seguirà a favore dell'ultimo migliore offerente ribasso". Anche in questo caso "i lavori dovranno cominciare subito dopo la regolare consegna e dovranno essere ultimati infra 20 mesi dalla data della consegna stessa. I pagamenti, su certificati della direzione, si faranno per rate di lire 20.000, a norma dello sviluppo

[186] "Giornale dei lavori pubblici e delle strade ferrate. Monitore economico industriale", 38 (1911), n. 20, 18 maggio 1911, p. 272.
[187] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", Foglio delle inserzioni n. 64, martedì, 17 marzo 1914, pp. 732-733.

dei lavori, dedotti il ribasso contrattuale e la ritenuta del 10 per cento a garanzia degli obblighi contrattuali. Il 10 per cento verrà restituito insieme al deposito cauzionale"[188].

L'attivismo della civica amministrazione sul piano delle opere pubbliche non valse tuttavia a evitare il commissariamento del comune che ebbe luogo il 1914 sulla base della "Relazione di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, a S. M. il Re, in udienza del 16 aprile 1914".

Si rilevava; "L'amministrazione comunale di Brindisi, sorta in seguito alle elezioni parziali del 1910, invece di tradurre in atto i propositi espressi per lo sviluppo dei pubblici servizi, in rapporto alle crescenti esigenzo della vita collettiva, ha dimostrato di non essere in grado di assicurare il normale funzionamento della pubblica azienda ed ha commesso gravi irregolarità, specialmente nella esecuzione dei lavori pubblici e nella erogazione delle spese. Tali sono le conclusioni dell'inchiesta, eseguita sulla fine dell'anno scorso, la quale ha rilevato le deficienze dei servizi di maggior interesse per il Comune e il disordine della finanza, per la mancanza di sincerità dei bilanci, non rispondenti a un esatto accertamento della situazione finanziaria e all'importanza dei pubblici bisogni. Abusi e inconvenienti di vario genere si verificarono nella gestione dei fondi del colera alla fine del 1910 e durante l'anno successivo. Mancano gl'inventari dei beni comunali e l'elenco dei poveri; difettoso è il registro di popolazione. Negletti sono i servizi pubblici nella frazione Tuturano. All'infuori delle formalità di legge e senza regolari contratti si è consentita la concessione e la rinnovazione dell'affitto di alcuni stabili di proprietà comunale ed è stata trascurata la tutela dei diritti del Comune sul patrimonio, la cui gestione si è rivelata deficiente ed inconsulta. Durante l'esercizio finanziario, ai bisogni, cui il bilancio comunale non è stato in grado di sopperire, si è cercato di provvedere con mezzi illegali e rovinosi, come gli storni di spese impegnate per contratto o per legge o il rinvio, non regolarmente autorizzato, dei pagamenti per l'estinzione di mutui, col conseguente

[188] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", Foglio delle inserzioni n. 64, martedì, 17 marzo 1914, p. 733.

prolungamento dell'onere degli interessi. Le difficoltà della pubblica azienda sono aggravate dalle anormali condizioni del Consiglio, che a stento delibera in seconda convocazione, con l'intervento di pochi consiglieri, essendosi parecchi dimessi ed astenendosi altri, per non incorrere in eventuali responsabilità, dall'intervenire alle sedute. In vista anche del grave malcontento, diffuso nella popolazione, con pericolo per l'ordine pubblico, urge porre termine e riparo agli inconvenienti e agli abusi, dipendenti dalle deficienze e dalle irregolarità dell'azione amministrativa, e continuati anche dopo l'inchiesta, nonostante la contestazione delle risultanze della medesima. Mi onoro per tali motivi, sul conforme parere del Consiglio di Stato del 10 aprile corrente, di sottoporre all'augusta firma di Vostra Maestà lo schema di decreto che scioglie quel Consiglio comunale". Il re sottoscrisse il decreto in cui contestualmente si determinava la nomina di un "commissario straordinario per l'amministrazione provvisoria di detto Comune, fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale ai termini di legge" nella persona del "signor cav. uff. dott. Giustino Pera"[189].

Il 26 settembre 1914, in seguito alle elezioni del precedente 6 agosto che avevano visto l'affermazione dei moderati, s'insedierà il nuovo sindaco Eduardo Musciacco che rimarrà in carica sino al 4 settembre 1915 allorché si dimise per correttezza in quanto "venutosi a trovare in una situazione di imbarazzo per il progettato esproprio, da parte del Comune, di terreni e fabbricati di proprietà Musciacco a Santa Maria del Casale"[190].

All'atto delle dimissioni del sindaco nel porto non erano più i grandi piroscafi diretti verso oriente ma le grandi navi da guerra delle flotte dell'Intesa. Alle armi della critica s'era ormai sostituita la critica delle armi.

[189] "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", anno 1914, Roma, sabato, 2 maggio, numero 104, p. 2234.

[190] E. MUSCIACCO, *Una famiglia brindisina, 1822-1926*, s.l. e s.d.i., p. 56.

Domenico Urgesi

Brindisi nella prima guerra mondiale: L'esplosione della Benedetto Brin e il salvataggio dell'esercito serbo[1]

Premessa

In questo breve saggio vengono esposti, e sintetizzati, i risultati di una ricerca svolta dallo scrivente su varie centinaia di documenti inerenti le vicende della "Benedetto Brin", e del "salvataggio dell'Esercito Serbo", conservati presso vari archivi, tra cui l'Archivio Centrale dello Stato e l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare. L'esame critico di tali documenti comporta notevole impegno e laboriose verifiche; anche per la complessità della complessità (nazionale e internazionale) che ha avvolto le due vicende; per cui alcuni aspetti abbisognano di ulteriori approfondimenti.

Nei cento anni trascorsi, numerosi sono stati gli articoli, i saggi, gli studi sui due argomenti; in particolare, quelli sul disastro della "Brin" a volte ignoravano fatti di somma rilevanza, spesso si accontentavano delle versioni ufficiali, salvo poche eccezioni. Lo studio delle fonti, il ritrovamento di carte scomparse (grazie alla costanza del C.te Claudio Rizza, che ringrazio per la grandissima disponibilità, unitamente al Capo dell'Ufficio Storico della Marina Militare, C.V. Giosué Allegrini, e a tutti i suoi collaboratori), ha permesso di ricostruire la vicenda nella maniera più completa e veridica possibile, nonché di depurare la letteratura sull'argomento dagli errori, omissioni, depistaggi accumulatisi.

La tesi del sabotaggio della "Brin" è stata la versione ufficiale della Marina Militare, adottata dal 1918 e dichiarata anche sul suo sito internet, fino alla rettifica fatta in seguito alle argomentazioni,

[1] Relazione svolta il I aprile 2016, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale di Brindisi, nella IV sessione, avente a tema *Salvare l'esercito serbo! Brindisi e l'altra sponda adriatica nella grande guerra,* dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

documentate in un Convegno svoltosi a Brindisi il 22 settembre del 2015, qui riassunte.

Nel Convegno dell'aprile 2016, si è voluto, invece, ricordare il salvataggio dell'Esercito Serbo. L'apporto quadriennale dato dalla base navale di Brindisi al contenimento della marina austro-ungarica nelle sue basi, sin quasi alla sua neutralizzazione, fu fondamentale. Ma il salvataggio dell'Esercito Serbo fu un'impresa eccezionale, che merita di essere riconsiderata e rivalutata, per due motivi: 1-per aver evitato il completo annientamento di un esercito che, successivamente riorganizzato, concorse a rafforzare il baluardo balcanico all'avanzata austro-ungarica; 2-per il suo imperituro significato di fratellanza umanitaria delle due sponde.

È noto che l'Italia era impreparata all'entrata in guerra, sia dal punto di vista militare che da quello politico-sociale. Se questo è vero riguardo alla organizzazione militare di terra, è ancor più vero se guardiamo al fronte marino. In particolare, lo scacchiere adriatico era stato consegnato alla marina militare austro-ungarica, a seguito della partecipazione dell'Italia alla Triplice Alleanza.

In questo quadro, la città di Brindisi non era affatto predisposta per la guerra, non era cioè una città dalle antiche tradizioni militari marinare. Nonostante questo handicap pregresso, essa si segnala per i segg. motivi:

1-vede la rapida, benché tardiva, realizzazione della base navale, pochi anni prima dell'entrata in guerra; (foto n.1)

2-diventa teatro di guerra, fin dal primo giorno, sul mare; e nei giorni immediatamente successivi, sulla terra, quando subisce i primi bombardamenti aerei; (foto n.2)

3-reagisce alla minaccia aerea con la base idrovolanti;

4-diventa il baluardo opposto alla marina austro-ungarica; (foto n.3 e 4)

5-rappresenta uno dei principali momenti di collaborazione interforze ed inter-alleata.

Si pensi che il castello di terra era stato adibito a bagno penale per tutto l'Ottocento (foto n.5), e poi a carcere semplice fino al 1909. Solo nel 1905, con l'Amm. Candiani, dopo decenni di discussioni politiche e tecniche, ci si rese conto che per troppo tempo si era

lasciata la supremazia nell'Adriatico alla marina austro-ungarica; e si cominciò a pensare a Brindisi, quale sede strategica per la marina militare italiana. E, nonostante l'Alleanza con l'Austria-Ungheria e la Germania, si corse rapidamente ai ripari, senza dar troppo nell'occhio. Nel frattempo, l'Amm.ne Comunale di Brindisi, pur preoccupata che l'uso del porto a scopi militari avrebbe potuto nuocere all'uso commerciale, espresse un parere favorevole dopo che, grazie all'intervento del deputato brindisino Pietro Chimienti, fu ricevuta dal presidente Giolitti. In quell'occasione, la delegazione brindisina ebbe rassicurazioni che la Marina Militare si sarebbe limitati a realizzare una base di rifornimento ed approvvigionamento della flotta operante nell'adriatico; e che il porto sarebbe stato, comunque, adeguatamente fortificato. Così, finalmente, dopo la decisiva relazione dell'Amm. Bettolo (nel 1909), ci si rese conto della necessità di adeguare il castello e lo stesso porto per le necessità conseguenti.

E soltanto nel 1910, con il R.D. nr. 527, fu ufficializzato che a Brindisi era stato attribuito il ruolo di piazzaforte militare. Nei 5 anni seguenti, furono realizzati molti e importantissimi lavori: per adeguare i fondali, per bonificare le zone malariche, per stabilizzare i moli, per le condutture dell'acqua potabile, per i depositi del carburante, ecc.

Negli anni di guerra, la base arrivò ad ospitare una flotta di ben 80 imbarcazioni militari, compresa una squadra di sommergibili, e una di idrovolanti (tra i quali anche idrovolanti francesi). Ma, se nelle alte sfere ci era voluto tanto, per convincersi dell'importanza strategica del porto di Brindisi, figuriamoci nella popolazione locale! Perciò, è necessario soffermarci brevemente su un episodio doloroso, ma essenziale, che segnò una svolta nella percezione di quella guerra.

L'impreparazione, le carenze logistiche-organizzative della marineria militare brindisina si spiegano, se si pensa che la base navale di Brindisi aveva pochissimi anni. Sebbene già nel 1864, il C.te Eduardo D'Amico[2] avesse elaborato uno studio strategico e

[2] C. PAOLETTI, *L'intervento del comandante D'Amico nel 1864 per la nascita della base navale di Brindisi*, in «*Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Giugno 2013*, pp. 33 sgg.

operativo dal quale risultava urgente rendere praticabile il porto di Brindisi, sia a fini commerciali che a fini militari, i lavori furono eseguiti soltanto dopo il 1910. Il D'Amico prendeva le mosse da uno studio risalente al 1845, elaborato dal Generale Vincenzo degli Uberti[3].

Nonostante la pressante ionsistenza del D'Amico, però, il castello di terra fu adibito a bagno penale, ossia carcere per ergastolani e condannati ai lavori forzati, fino al 1892[4]; fino al 1909 fu adibito a semplice "reclusorio"[5]. Solo nel 1905, dopo una relazione dell'Ammiraglio Camillo Candiani, il Governo italiano prese atto dell'inferiorità logistica e strategica della marina italiana nell'adriatico. A Brindisi, appena la notizia del progetto Candiani arrivò al Consiglio Comunale, quest'ultimo nella tornata del 26 maggio 1905 deliberò all'unanimità la disponibilità a cedere il porto alla Marina Militare[6].

Successivamente, il Capo di Sato Maggiore della Marina, Amm. Giovanni Bettolo, volle compiere personalmente un sopralluogo lungo tutto il litorale adriatico, per individuare le soluzioni più opportune atte a porre rimedio alla grave inferiorità logistica e strategica della Marina Militare Italiana rispetto a quella Austriaca.

Al termine della sua ricognizione le sue proposte vennero sintetizzate in una relazione al Ministro della Marina, Carlo Mirabello, nel gennaio del 1909. Tra le sue conclusioni Brindisi risultava possedere i requisiti necessari non per essere una base navale pienamente operativa, ma solo per divenire un'adeguata base navale di rifornimento[7].

Nel frattempo, l'Amm.ne Comunale di Brindisi, pur preoccupata che l'uso del porto a scopi militari avrebbe potuto nuocere all'uso commerciale, espresse un parere favorevole dopo che, grazie all'intervento del deputato brindisino Pietro Chimienti, fu ricevuta

---

[3] *Del porto di Brindisi: memoria di Vincenzo Uberti; messa a stampa per cura del sindaco e dei cittadini di Brindisi,* Napoli, tipografia dell'Ariosto, 1835.

[4] M. VENTRICELLI, *Il bagno penale*, in *Il castello, la Marina, la città*, Mario Congedo Editore, 1998, p. 152

[5] ID, *ivi*, p.153.

[6] L. D'IPPOLITO, *Il castello Vittoria*, in *Il castello, la Marina…*, cit., p.172.

[7] ID, *ivi*, p.175.

dal presidente Giolitti. In quell'occasione ebbe rassicurazioni che l'uso militare si sarebbe limitato a base di rifornimento ed approvvigionamento della flotta operante nell'adriatico.[8]

E nello stesso anno 1909 venivano avviati i lavori per adeguare il castello di terra a base della Marina.

Soltanto il 28 aprile 1910, con il R.D. nr. 527, si ammetteva ufficialmente il nuovo ruolo attribuito alla città di Brindisi, quale piazzaforte, nell'ambito della difesa militare di terra e di mare.

1- Il disastro della "Benedetto Brin" (foto n.6)

Nel 1915, la popolazione di Brindisi era di circa 26.000 persone, quella di un grosso paese, per lo più contadini, pescatori, commercianti. La guerra cambiò, ovviamente, la vita di molti brindisini, ma cambiarono anche le attività lavorative: prosperarono le attività legate alle vicende belliche; ma si ridusse il commercio estero, specie con il duplice impero Austro-ungarico. Il porto di Brindisi era stato il terminale italiano più importante del "Lloyd Austriaco" e del "Lloyd Triestino", le due principali compagnie di navigazione austro-ungariche; quando iniziò la guerra le sedi brindisine furono chiuse. Prosperavano i fornai: bisognava dar da mangiare a migliaia di soldati; e prosperava, quindi, il commercio della farina. La pesca, invece, era stata vietata, per ragioni di sicurezza, sia nel porto interno che in quello esterno.

Nel porto c'erano una quarantina di navi e sommergibili, italiane, francesi, inglesi, con i loro equipaggi. Una delle più imponenti imbarcazioni era la dreadnought *Benedetto Brin*, con i suoi 943 uomini di equipaggio. Era lunga 138 metri, e larga 23; perciò era ancorata nel porto medio, affiancata dalla nave francese *Borée* , dalla gemella *Regina Margherita*, dalla corazzata *Leonardo da Vinci*, dalle navi *Nino Bixio*, *Giulio Cesare*, *Dante Alighieri*.

Alle 8 e cinque minuti del 27 settembre 1915, fervevano le solite attività mattiniere. Era un lunedì e, dopo la pausa festiva, le attività economiche erano riprese con lena, quando il tran-tran fu squarciato da un boato terribile. Una densa e alta colonna di fumo si levava dal porto medio; quando il fumo si diradò, la nave da battaglia

[8] *Ivi*, p.178.

"Benedetto Brin" non c'era più. Quello che ne restava era adagiato sui bassi fondali. Dalle navi vicine, ma soprattutto da quella francese *Borée*, che era la più prossima, partirono velocemente i soccorsi, per raccogliere i superstiti, per soccorrere i feriti[9]. (foto n.7)

Si pensò subito ad un attacco nemico da parte di un sommergibile o di aerei nemici. Brindisi era stata già bombardata dagli aerei austriaci, sin dai primi giorni dell'entrata in guerra; ma quella mattina non si erano sentiti rumori di aerei, e nessuno ne aveva visti. Si pensò quindi ai siluri di qualche sottomarino. Da 4 mesi, la città e le sue coste erano diventate "zona di guerra", poiché vi era una grossa base navale, la più grande dell'adriatico. Il C.te del porto diede ordine di verificare lo stato delle protezioni; risultò che la rete di acciaio posta a chiusura del porto, fra quello medio e quello esterno, era intatta.

Alla fine delle operazioni di salvataggio e recupero delle salme, si contarono i morti: 456 marinai e 21 ufficiali, tra cui lo stesso C.te della nave, il Cap. di Vascello Fara Forni. Fu il più grave disastro che fosse mai capitato alla marina militare italiana; sin dall'inizio della guerra c'erano stati gravi incidenti ad alcune installazioni militari nei porti di Genova, Spezia, Ancona, ma senza danni così devastanti. Con esso la popolazione non soltanto brindisina, ma della Provincia di Lecce, e di tutta la Puglia, prese viva consapevolezza della portata della Grande Guerra. (foto n.8 e n.9)

Il Presidente del Consiglio, Antonio Salandra, si arrabbiò moltissimo e inviò un drastico telegramma al C.te in capo della Real Marina, il duca degli Abruzzi[10]:

[…] prego Vostra Altezza Reale di assumersi direttamente il compito di accertare le cause del doloroso fatto, ricercando, senza riguardi a persone, le eventuali responsabilità e assicurando il paese e la marina che deve e vuole essere esposta ai colpi del nemico, ma non ai rischi immani derivanti forse da negligenze o da acquiescenze,

[9] A. CAPUTO, *Memorie brindisine ('Ncera na vota 3)*, Brindisi, Hobos, 2004, pp. 145 sgg.
[10] «La Stampa», 29 sett.1915, pag.1.

le quali, se ci sono state, debbono essere rigorosamente accertate, dichiarate e punite.

Le inchieste

Furono costituite 4 Commissioni d'inchiesta: 3 dei vari gradi della Marina, a cominciare dal Comando della Base Navale di Brindisi, ed una a cura del Governo[11].

L'Amm. Ernesto Presbitero, Comandante della II Squadra Navale di stanza a Brindisi, già nella stessa mattina individuò le cause dello scoppio in un qualche difetto delle polveri da sparo, e nello specifico indicò l'autocombustione della partita n.29 della balistite. Istituì, quindi, una prima Commissione, presieduta dall'Amm. Patris, che escluse un attacco nemico e confermò le sue ipotesi. Di conseguenza, nei giorni seguenti l'Amm. Presbitero ordinò lo sbarco della balistite da tutte le navi che operavano nella base di Brindisi.

Questa Commissione concluse gli accertamenti dopo circa un mese (il 3 novembre 1915) e dichiarò che, *"...escluse le cause derivanti da agente esterno, quelle da dolo, e quelle da incuria, rimaneva possibile solo quella derivante da spontanea esplosione delle munizioni contenute nella Santabarbara di poppa"*. La tesi era avvalorata dal fatto che nel 1914, ma anche negli anni precedenti, era emerso che, nei depositi delle munizioni della nave *Brin*, si raggiungevano temperature molto alte. Per cui il C.te della nave, il Cap. di Vascello Fara Forni, nell'agosto del 1914 aveva chiesto vari lavori di manutenzione, fra cui l'installazione nella Santabarbara di poppa di un ventilatore di potenza maggiore di quello in dotazione; i lavori, però, non erano stati fatti. Contemporaneamente si svolgeva un'altra inchiesta, affidata agli ingegneri Cap. Andolcetti e Col. Calabretta, i quali il 18 ottobre consegnarono una dettagliata relazione, illustrativa delle conseguenze dello scoppio sui componenti della nave. Essi individuarono un paio di squarci laterali in corrispondenza dei depositi "Santabarbara" di poppa e li attribuirono, senza dubbio alcuno, a scoppio interno.

[11] G. ANDRIANI, *La base navale di Brindisi*, Fasano, Schena, 1993. S. J. Bouchet, F. Poggi, *Le tragedie del Benedetto Brin e del Leonardo da Vinci*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Giugno 2008, pp. 199-262.

Il Vice-Ammiraglio Nicastro, Segretario Generale del Ministero della Marina, con dettagliati rapporti del 12 nov. e del 14 nov. 1915 riassumeva all'Amm. Camillo Corsi, Ministro della Marina, la situazione delle munizioni e dello stato di manutenzione della *Brin* prima dello scoppio; e sosteneva che:

-ci fosse stata imprudenza da parte dei marinai addetti alle santabarbare; e che:

-i lavori di manutenzione non fossero stati fatti a regola d'arte.

A quest'ultimo proposito, nel rapporto del 14 novembre, Nicastro lamenta che il Ministro della Marina allora in carica non avesse preso sul serio le richieste del C.te Fara Forni. Il Min. in questione era l'Amm. Leone Viale, che era stato nominato il 13 luglio 1914; si dimise dall'incarico il giorno dopo lo scoppio della *Brin*.

Il successivo 1° dicembre 1915, il Ministro Corsi confermava il verdetto della commissione Patris.

Calò, poi, il silenzio per qualche mese.

La Commissione "politica" terminò i suoi lavori all'inizio del 1916 e confermò le due ipotesi del Min. Corsi: imprudenza e/o auto-combustione.

Finalmente, il 6 marzo 1916 fu messa la parola fine alla vicenda, anche da parte del Governo. La versione ufficiale fu data dal Sottosegretario Battaglieri alla Camera dei Deputati: lo scoppio era stato determinato *"...o dalle elevate temperature dei locali oppure dalla decomposizione delle polveri esplosive. Le cause precise non poterono essere determinate. [...] Nessuna responsabilità è quindi emersa a carico del personale della Regia Marina. [...]"*.

L'intreccio con la "Leonardo da Vinci"

La questione sembrava risolta definitivamente; ma non era così: il 2 agosto 1916, nel porto di Taranto scoppiò un'altra corazzata, la "Leonardo da Vinci", con altre centinaia di morti e feriti. Già nel 1915 erano avvenuti altri gravi incidenti in postazioni e depositi militari, e si era fatta strada l'ipotesi che ci potessero essere dei sabotatori al soldo dell'Austria-Ungheria[12]

[12] A. CHARBONNIER, *Papini: ladro per la Patria*, in «Gnosis: Rivista italiana di intelligence», 4, 2010.

Fu così creato il servizio di controspionaggio, l'UCI (Ufficio Centrale di Investigazioni). Nel frattempo fu individuato a Zurigo il centro nevralgico delle operazioni segrete austriache contro la Marina italiana e, nel febbraio del 1917, fu organizzata una rischiosa operazione con la quale fu asportato l'intero archivio dello spionaggio marino austro-ungarico: il famoso "Colpo di Zurigo"[13].

Si intrecciarono, a questo punto, confessioni e delazioni di spie italiane, austriache, tradimenti e contro-tradimenti, scoperti e gestiti (e anche manovrati) dall'UCI. La ingente mole delle carte di Zurigo e di quelle dell'UCI portarono ad incriminare varie persone ritenute responsabili dello scoppio della "Leonardo da Vinci" (d'ora in poi LDV).

Il 3 settembre 1916, per indagare sulle cause dell'esplosione della LDV, fu istituita – dal Luogotenente Tommaso di Savoia e dal Ministro della Marina – una Commissione d'inchiesta tecnico-amministrativa, presieduta dal Vice-Ammiraglio **Napoleone Canevaro**, di cui faceva parte anche il Gen. Valsecchi (che sarà poi chiamato come perito nella causa sulla *Brin*). Il 15 dic. 1916, la Commissione presentò al Ministro una sommaria relazione, in cui affermò che, sebbene "l'incendio poteva essere domato in tempo", la causa del disastro era un'azione "delittuosa" del nemico e che vi erano gravi ragioni per pensare che anche la *Brin* fosse andata perduta per lo stesso motivo[14].

Pochi accenni è necessario fare alla vicenda della LDV.

Lo scoppio avvenne nella notte del 2 agosto 1916; morirono 249 militari, fra cui anche i1 comandante Sommi Picenardi.

Il Comandante della Squadra Navale di Taranto era il Cutinelli Rendina; egli firmò una relazione nella quale ipotizzava che un incendio, fortuitamente avvenuto, avesse poi innescato l'esplosione. Successivamente, lo stesso Rendina ritrattò questa ipotesi, in favore di quella, più comoda, del sabotaggio. Però, vari studi hanno evidenziato

---

[13] C. RIZZA, *I documenti ritrovati: Sulle tracce delle carte sottratte dal servizio segreto della Regia Marina con l'Operazione Zurigo,* in «Rivista Marittima», Giugno 2014, pp. 104-116.

[14] A. SEVERI, *La fine della corazzata "Leonardo da Vinci"*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Marzo 1990, pp. 9-69.

che ci fu effettivamente un incendio e ci furono gravi imperizie e inefficienze nella gestione dell'evento, che portarono allo scoppio della santabarbara[15].

I lavori della commissione erano ancora in corso quando, l'8 marzo del 1917, il Servizio Informazioni della Marina comunicò al Ministro della Marina, Camillo Corsi, di essere entrato in possesso di «alcuni documenti che gettano piena ed esauriente luce sull'origine e sulle modalità dell'attentato contro la Leonardo da Vinci». Si trattava delle "carte di Zurigo".

Il Ministro Corsi trasmise gli atti all'Ufficio Centrale d'Investigazione, ossia il Servizio di controspionaggio del Ministero degli Interni retto dal vice questore Giovanni Gasti il quale, in seguito a ulteriori indagini, sporse denuncia all'Autorità giudiziaria militare per il reato d'intelligenza col nemico a scopo di tradimento contro: Enea Vincenzi, Ernesto Cimmaruta, e il Capo furiere di prima classe Luigi Criscuolo[16]. I primi due erano, però, agenti al servizio del controspionaggio italiano, il terzo era imbarcato sulla LDV.

Il susseguente processo ai presunti attentatori della corazzata Leonardo da Vinci si aprì il 6 febbraio 1919 presso la sede staccata di Genova del Tribunale Militare Marittimo della Spezia. Tornata la competenza alla giurisdizione civile, gli atti del processo furono inviati, il 13 ottobre 1919, alla Corte d'Appello delle Puglie in Trani. Questa, con sentenza in data 4 giugno 1920, prosciolse tutti gli imputati dai reati loro ascritti, per insufficienza di prove.

Decisi a ottenere un'assoluzione con formula piena, Vincenzi e Cimmaruta fecero istanza di riapertura delle indagini nel giugno del 1921. La loro domanda fu però rigettata il 20 febbraio 1925. La difesa di Vincenzi e Cimmaruta produsse nuovi documenti e la Corte d'Appello di Trani ordinò, nel marzo del 1926, la revisione del processo. Celebrato dalla Corte d'Appello in Bari, il giudizio si

[15] *Ivi*. V. anche F. RICCI, *Considerazioni in merito agli eventi che hanno interessato la corazzata Leonardo da Vinci tra il 1916 e il 1921*, Relazione al Convegno di Taranto-novembre 2016, in corso di stampa.

[16] ID, *Il Marine Evidenzbureau e l'affondamento della nave da battaglia Leonardo da Vinci*, Relazione al Convegno di Brindisi-settembre 2015, in corso di stampa.

concluse il 30 settembre 1926, con l'assoluzione di tutti e tre gli imputati "per non aver commesso il fatto".

Il processo per la *Brin*

In conseguenza di nuovi "accertamenti" (dell'UCI e della Commissione Canevaro), nei primi mesi del 1918 fu aperto un procedimento penale per lo scoppio della *Brin*, presso il Tribunale Militare di Roma. Imputati del sabotaggio erano: Caporale del Regio Esercito Giorgio Carpi, Marò Achille Moschini, Sottocapo torpediniere Guglielmo Bartolini, civile Michele Azzoni.

La causa ebbe inizio il 7 luglio 1918; sorta la necessità di una perizia giudiziale, l'Ufficiale Istruttore ne dette incarico all'ingegnere del Genio navale Gen. Giuseppe Valsecchi (che aveva fatto parte della commissione sulla LDV), e al Contrammiraglio Luigi Arcangeli; ed è qui che avvenne il colpo di scena. La perizia fu consegnata il 18 maggio 1918, ed è così sintetizzata nell'interrogatorio dei due periti avvenuto il 20 luglio 1918 [La Stampa 21/07/1918 - numero 200, pag. 2]:

«Dopo di aver singolarmente esaminate le diverse parti costituenti i quesiti loro sottoposti e di aver espresso in merito ad essi il loro motivato parere, i sottoscritti periti sono ora in grado di concludere riassumendo le loro risposte come segue:

1-L'esplosione della Santa Barbara di poppa della nave *Brin*, avvenuta alle 8 del 27 settembre 1915, che fu causa della perdita di detta nave, è stata un atto praticamente spontaneo non preceduto da alcuna manifestazione interna od esterna.

2-Da tutte le ipotesi circa le cause provocatrici dell'esplosione è da escludere assolutamente quella di una qualsiasi azione offensiva esterna come da siluramento o mina:

3-Sono del pari da escludere quelle relative a cause elettriche naturali ovvero dipendenti dagli apparecchi elettrici in uso sulla *Brin*.

4-È da escludere in maniera assoluta l'ipotesi relativa ad una combustione spontanea della balistite. 5-Sono parimenti da escludere le ipotesi relative a cause di organizzazione interna o di vigilanza, a fatto di negligenza o ad atto di imprudenza da parte del personale;

6- È invece da ammettere come sola possibile causa provocatrice

dell'esplosione un'azione delittuosa.

7-L'azione delittuosa fu dovuta evidentemente all'impiego di una bomba da esplosivo applicata ad un apparecchio di orologeria o comunque funzionante a bomba.

8-La bomba o ordigno comunque esplodente ha potuto essere fabbricata in modo sicuramente efficiente, con dispositivi interni per il funzionamento appropriati a modo prestabilito per il compimento del delitto, ed ha potuto essere fabbricata di piccolo volume con forma e dimensioni opportune per essere agevolmente trafugato da terra a bordo e quindi nel deposito ed essere collocato in modo non appariscente. Con ciò ritengono i periti sottoscritti di aver compiuto, secondo coscienza il mandato loro affidato».

Questa conclusione (o "perizia") diventa la base fondamentale di accusa, nel processo.

Il 17 luglio 1918 era stato chiamato a deporre il Vice-Ammiraglio (di squadra) Napoleone Canevaro [La Stampa 18/07/1918 - numero 197, pag. 2]; egli dichiarò:

«La Commissione che io presiedetti giunse alla conclusione che anche il sinistro della Brin fosse dovuto ad un fatto doloso e quindi ad un preordinato complotto di traditori»; e aggiunse: *«Nella relazione della Commissione fu redatto ed espresso un inciso che riguarda il Carpi tanto per la Brin quanto per la Leonardo da Vinci; in questo inciso è detto che il Carpi ebbe il mandato dalle autorità austriache di far saltare in Italia navi ed opifici mediante speciali congegni, sul funzionamento dei quali lo stesso Carpi aveva avuto precise istruzioni»*.

Un avvocato difensore domandò: «*Nei riguardi del Carpi la Commissione raccolse solo gli elementi che oggi formano oggetto delle dichiarazioni del testimone o altre prove ancora?*».

Intervenne il Presidente: «*Non è consentito fare questa domanda perché la relazione d'inchiesta sul disastro della Leonardo da Vinci è segreta*».

L'Amm. Canevaro concluse: *«tengo a dichiarare che io non potrò dire niente di più di quanto oggi ho detto. Come presidente della Commissione d'inchiesta ho giurato i1 più assoluto riserbo. Certi*

particolari, se messi in pubblico, gioverebbero più al nemico che alla patria».

Esaminiamo, ora, i dati principali della sentenza, che fu emessa il 1° agosto 1918; il processo fu seguito dai giornali nazionali, e in particolar modo da «La Stampa», le cui cronache sono preziosissime per avere idea del dibattimento.

Gli accusati (riportiamo dalla *Sentenza*)

1) Carpi Giorgio fu Annibale e Manfredini Adele, nato il 10 dicembre 1894 a Parma, soldato di cavalleria. (foto n.10)

Precedenti: Carpi Giorgio commetteva una prima diserzione all'estero (Svizzera) dal Settembre 1913 al Dicembre 1914; ne commetteva una seconda nel marzo 1915 recandosi in Austria per la linea di Pontebba e ritornando per altra via, finché veniva arrestato a Parma il 5 Agosto 1915 e tradotto al carcere di San Francesco della Vigna in Venezia, dove rimaneva in attesa di giudizio dal 9 Agosto al 20 Settembre 1915.

Dopo il giudizio il Carpi rilasciato in libertà veniva condotto a Bologna e **destinato al 25° Lancieri Mantova, dove restava fino al 27 Ottobre 1915**[17]; quindi inviato a Nola e destinato a prestar servizio in quel campo di concentramento di prigionieri, vi si tratteneva fino al 23 Aprile 1916, data in cui disertava per la terza volta.

2) Moschini Achille di ignoto e di Rosa Moschini, nato il 14 febbraio 1895 a Roma, domiciliato a Senigallia, marinaio.

Precedenti: Moschini Achille per aver spedito corrispondenza contenente espressioni contrarie alla guerra veniva tradotto per il procedimento penale nello stesso carcere, e vi rimaneva **dal 20 Agosto al 19 ottobre 1915**.

Il 20 ottobre 1915 era inviato e rinchiuso al carcere di S. Elmo in Napoli fino al Febbraio 1916.

3) Bartolini Guglielmo di Domenico e di Soprani Medea, nato il 2 dicembre 1889 a Cervia, ivi residente, marinaio;

Precedenti: Bartolini Guglielmo per essere giudicato sulla imputazione mossagli di insubordinazione rimaneva nello stesso carcere dal **13 settembre al 18 ottobre 1915**.

[17] Brano evidenziato da chi scrive, come anche i seguenti estrapolati dalla sentenza.

Successivamente, era tradotto nelle carceri di Gaeta dove restava fino al 10 Luglio 1916.

4) Azzoni Mario Azzone, fu Guido e di Edmera della Valle, nato a Caserta il 11/1/1980, residente a Bologna…; nessun precedente; accusato di complicità.

L'accusa (stralciamo dalla *Sentenza*)

I 4 erano accusati dei delitti di spionaggio e tradimento….

"....nell'intenzione di tradire, avuta intelligenza con il nemico, formando una associazione col compito di riferire notizie militari, di appiccare incendi, provocare esplosioni nelle fabbriche di munizioni, compiere attentati a ferrovie, navi ed opere d'arte, nell'intento di sconvolgere l'opinione pubblica, terrorizzare le popolazioni, interrompere le comunicazioni, la produzione delle armi; vulnerare, insomma, con ogni mezzo, la difesa militare nazionale; associazione che il giorno 27 settembre 1915 fece saltare in aria la R. nave "Benedetto Brin" col mezzo di una bomba regolata a tempo o munita di un congegno ad orologeria collocata nella Santabarbara della detta nave; reati commessi in Venezia, Napoli, Spezia, Brindisi, Milano, Bologna ed in altre città d'Italia non determinate".

Non potevano essere accusati di aver sabotato direttamente la *Brin*, poiché, come si evince dallo stesso atto di accusa, il 27 settembre 1915, essi avevano un alibi inossidabile.

I delatori, ossia le "prove a carico"

-Vezio Diamantini, marinaio il quale era stato compagno di carcere del Moschini a Napoli, il 9 maggio del 1916, appena uscito in libertà, denunciava ai suoi superiori che il Moschini in quel carcere gli aveva fatto delle rivelazioni importanti e cioè: *"che era entrato in relazione quando era nel carcere di S. Francesco in Venezia con un soldato di cavalleria a nome Giorgio, il quale a sua volta aveva rapporti con un tedesco di Zurigo allo scopo di far propaganda per far nascere una rivoluzione nell'elemento militare e di far saltare depositi di munizioni; che lo stesso Moschini gli aveva detto di aver tentato di far saltare il deposito di Buffoluto a Taranto e di essersi incontrato l'anno precedente in Spezia con un tedesco il quale gli aveva proposto di far saltare il deposito di nafta, cosa che per il prezzo offerto non fu accettata dal Moschini".*

-Guglielmo Bartolini, co-imputato del Carpi, liberato dal carcere di Gaeta il 10 luglio 1916, era stato inviato a prestar servizio a Brindisi. Dopo essersi consigliato con tal Bonvicini Gaetano marinaio, il 7 settembre 1916 (data accertata in udienza per deposizione del Capitano di Corvetta Bozza) faceva una denunzia con maggiori particolari al Capitano di Vascello Acton dicendo *"di aver conosciuto nel carcere di Venezia il Carpi e il Moschini, e di aver saputo da quest'ultimo che il primo aveva portato in Italia parecchi congegni di distruzione per far saltare stabilimenti e navi, e che cercava dei compagni per aiutarlo allo scopo di fare molti denari; che si era stabilita una corrispondenza fra il Carpi liberato dal carcere e il Moschini nella quale si adoperava un frasario da non destare sospetto alludendosi con la parola* ideale *ai denari e con* donna *alla distruzione; che il Moschini gli aveva detto che se avesse ricevuto qualche lettera con le frasi* vittoria marittima e terreste *doveva intendere distruzione di nave o polveriera; che il Moschini lo aveva non solo invitato ad unirsi a loro ma che, anche dopo che si era separato da lui gli aveva scritto due lettere di invito ed un'altra con la quale gli diceva che stava preparando un buon colpo a Spezia — lettere che esso Moschini aveva ricevuto durante la sua permanenza nel carcere di S. Elmo e che aveva distrutte*".

-Achille Moschini, altro co-imputato, che il 27 ottobre 1916 faceva più ampie rivelazioni a carico del Carpi offrendosi di essere impiegato dalle autorità per farlo parlare.

Giorgio Carpi

Sorvoliamo, per esigenze di spazio, su altri particolari e ci soffermiamo sul principale accusato.

Il 19 novembre 1916, Carpi confessa di essere stato ingaggiato nel maggio 1915 e di essere stato istruito sull'uso delle bombe ad orologeria.

L'accusa s'incentra sul Carpi, senza dubbio dotato di un notevole curriculum delinquenziale; ma, dove poggia il suo legame con la *Brin*?

Esso poggia sulla denuncia fatta dal Bartolini contro il Carpi al Cap. Acton (già menzionata) e che ebbe un seguito, come lo ricostruisce la sentenza:

[…] Il Bartolini aggiungeva che mentre era tradotto da Venezia a Gaeta giunto a Sparanise aveva visto il Carpi che passeggiava nel piazzale della stazione ferroviaria in compagnia di un Ufficiale e che gli aveva detto di essere in procinto di recarsi a Napoli per avere un colloquio col Moschini.

Tale denunzia il Bartolini confermava il 19 ottobre 1916 in Taranto avanti ad uno dei membri della commissione d'inchiesta nominata per il sinistro della Leonardo da Vinci; ed allora venne incaricato il delegato di P.S. Di Maio Giuseppe di occuparsi delle indagini relative.

Questi condusse seco il Bartolini in Roma dove gli fece rendere una terza dichiarazione il 23 ottobre 1916 nella quale quegli aggiungeva che il Moschini nelle carceri di Venezia gli aveva parlato della esplosione della B. *Brin*. Il Delegato Di Maio, secondo la sua deposizione, dopo presi accordi con il capo dell'Ufficio Investigazione di Roma condusse a Spezia il Bartolini il quale già si era messo a sua completa disposizione anche per **la promessa di un premio** ove le indagini avessero portato buon risultato.

Giunti a Spezia, furono messi insieme da soli in carcere il Bartolini ed il Moschini; e dopo alcuni giorni il Moschini, **cui era stata fatta analoga promessa**, il 27 ottobre 1916 faceva più ampie rivelazioni a carico del Carpi offrendosi di essere impiegato dalle autorità per farlo parlare. Dichiarava fra le altre cose: *"Ebbi la mala ventura di conoscere nelle carceri di S. Francesco della Vigna in Venezia il soldato Carpi Giorgio nell'agosto 1915. Diventati intimi, il Carpi cominciò a dolersi della prigionia perché essa gli vietava di continuare a guadagnare molti quattrini. Domandatogli quale mestiere egli facesse per ritrarre così lauti vantaggi, finì col confidarmi che faceva parte di una associazione di spionaggio la quale aveva sede a Zurigo. […] Fu attraverso queste confidenze che il Carpi mi disse che esistevano dei congegni per far saltare in aria stabilimenti militari, navi ed altri depositi. Mi disse che tali congegni erano ad orologeria cioé fatti a guisa di sveglia con una miccia al di*

sopra della quale vi era una molla che all'ora fissata producendo una scintilla faceva incendiare la miccia e quindi produceva lo scoppio, dando perciò alla persona incaricata il maggior tempo per mettersi in salvo. Il Carpi mi rivelò che l'organizzazione di Zurigo lo aveva anche incaricato di trovare proseliti, però individui capaci ed audaci".

Sorvoliamo sui particolari rapporti del Carpi con altri avventurieri della sua stessa risma, sulle sue missioni all'estero, sulle varie e contrastanti dichiarazioni e ritrattazioni, da cui emerge indubbiamente che il soggetto non era un agnellino.

Continua ancora la sentenza:

[…] La più vasta e compiuta analisi che con la discussione di tutte le prove si è potuta fare nel dibattimento porta il Tribunale in un giudizio definitivo poggiato su due ordini di motivi: "esclusione di qualsiasi altra causa dell'affondamento oltre il dolo, e prova della preparazione di mezzi materiali e persone diretta all'affondamento stesso". Perciò senza che vi sia bisogno di conoscere gli autori materiali e gli immediati precisi mezzi di azione adoperati a far scoppiare la nave il Collegio si convince che la perdita della B. *Brin* sia dovuta a traditori che usarono un apparecchio funzionante a tempo collocato nella santabarbara della nave, e specificamente debba attribuirsi alla associazione di cui si è parlato, alla quale partecipava il Carpi e a cui si era aggiunto il Moschini. [sottolineato nel testo della sentenza]

Le condanne

"Il Tribunale…

Dichiara Carpi Giorgio e Moschini Achille responsabili dei delitti loro ascritti come nel capo di imputazione e li condanna alla pena di morte col mezzo della fucilazione nella schiena previa degradazione.

Dichiara non provata la reità di Bartolini Guglielmo in ordine al reato di cui all'art. 72 n. 7 C. P. Es. e 72 n. 7 C. Pen. Maritt., e lo assolve da tale imputazione. Lo ritiene invece responsabile del delitto di intelligenza col nemico ristretta a mere offerte di servizi non ancora tradotti in atto a sensi del capoverso dell'art. 73 C.P.Es. e lo

condanna alla pena dell'ergastolo previa degradazione, e ad ogni altra conseguenza di legge.

Dichiara non provata la reità di Azzoni Mario per le imputazioni ascrittegli e lo assolve. Ordina che egli sia rimesso in libertà se non è detenuto per altra causa".

Come si può arguire, sembra più la ricerca di un caprio espiatorio a tutti i costi; in questo caso, complice la giurisdizione militare, esso fu trovato. Anche per il disastro della LDV, fu seguita la tesi del sabotaggio; ma in quest'altro caso, invece, sia per la più garantista giurisdizione civile che per la resistenza opposta dal Vincenzi e dal Cimmaruta, questo non fu possibile.

Avverso la sentenza, i condannati proposero immediato ricorso. Il Tribunale Supremo Militare lo rigettò; per loro fortuna, la condanna a morte non fu eseguita subito. Allora Carpi e Moschini presentarono domanda di grazia. Non fu accolta, ma la loro condanna fu commutata in ergastolo nel marzo del 1919. Cosa era avvenuto, di nuovo? Da una parte la fine della guerra; da un altro canto, bisogna sottolineare che, in seguito alla vittoria, l'archivio del Servizio Segreto della Marina Austriaca di stanza a Pola fu acquisito dallo Stato Maggiore della Regia Marina Italiana. Uno di quei documenti[18], emesso il 25 luglio 1917 ad uso interno, in riferimento alla richiesta di compenso da parte di una spia (Friedrich von Lama) che si vantava di aver fatto saltare la *Brin*, è fermo e deciso nel respingere le richieste, in quanto "…il Servizio Segreto della Marina Austriaca nulla aveva a che fare con quel disastro".

La vicenda si rivestì anche di episodi spionistici piuttosto curiosi, nei quali fu coinvolto un alto prelato, mons. Rudolph Gerlach, membro della Segreteria di Benedetto XV, implicato nelle attività di una rete spionistica tedesca in Italia e per questo processato e condannato. Su incarico del governo, il diplomatico Carlo Monti avvertì il Papa del mandato di cattura prossimo a spiccarsi contro Gerlach, consentendogli così di rifugiarsi in Svizzera. Il pontefice

[18] Archivio di Stato di Taranto, fondo "Tribunale Militare di Taranto".

allontanò a malincuore il suo collaboratore, perché convinto che si trattasse solo di una manovra a danno della S. Sede[19].

La rete spionistica era tanto estesa che è molto probabile che nello spionaggio anti-italiano fosse coinvolto anche un altissimo ufficiale, l'Amm. Monaco, il quale faceva parte della corte di Vittorio Emanuele III[20].

La condanna di Carpi fu ridotta a 23 anni nell'agosto del 1939; nel 1940 fu liberato.

La condanna di Moschini fu ridotta a 20 anni nel marzo del 1933; nel marzo del 1937 fu liberato.

La condanna di Bartolini, che non chiese mai la grazia, non ebbe modifiche; fu liberato dopo la caduta del fascismo e partecipò alla Resistenza nell'appennino forlivese.

La stessa sentenza del 1° agosto 1918 sostiene che non furono essi i materiali esecutori del sabotaggio; erano soltanto complici di "associazione segreta volta ai danni dello Stato, da eseguire mediante ordigni esplosivi"; mai nessuno di essi, pur ammettendo di aver partecipato allo spionaggio, confessò di aver sabotato la *Brin*.

Il Comune di Brindisi volle ricordare il disastro sin da 24 giugno 1916, quando intitolò una delle strade principali del rione Casale all'Amm. Benedetto Brin[21]. Qualche anno dopo, il Comune di Brindisi deliberò di realizzare, in una piazza centrale di Brindisi, un monumento ai caduti della *Brin*[22]. Ci fu uno scambio epistolare tra il Sindaco di Brindisi e l'Amm. Thaon di Revel, Ministro della Marina, che nel luglio del 1924 si oppose molto diplomaticamente a quell'obiettivo, proponendo che lo si erigesse nel porto esterno, in prossimità del luogo del disastro. Ciò avvenne, molto probabilmente, anche per quei documenti austriaci, i quali confermavano che il

[19] Cfr. *Monti Carlo*, in *Dizionario Biografico degli italiani*, volume 76 (2012), *ad vocem*.
[20] Cfr. F. SCALZO, *Due navi, il Re, il Papa e i fratelli Rosselli,* Roma, Edizioni settimo sigillo, 2003.
[21] CAPUTO, *op. cit*., p.155.
[22] ANDRIANI, *op. cit.*, p.159.

disastro dipese non da sabotaggio, ma da imperizia, negligenza operativa o altri fattori progettuali. Non se ne fece più nulla.

L'episodio merita di essere ricordato anche per un altro motivo: perché in seguito ad esso, si realizzò a Brindisi un salto nella organizzazione dell'assistenza sanitaria, a partire dalla Croce Rossa che si installò presso l'albergo Internazionale; nacque anche un piccolo ospedale di marina, per impulso del prof. Angelo Titi. Nei paesi vicini, come a Mesagne, Francavilla Fontana e Lecce, vennero istituiti dei presidi ospedalieri militari.

Qualche anno dopo, il Comune di Brindisi deliberò di realizzare, in una piazza centrale di questa città, un monumento ai caduti della Brin. Ci fu uno scambio epistolare tra il Sindaco di Brindisi e l'Amm. Thaon di Revel, Ministro della Marina, che nel luglio del 1924 si oppose molto diplomaticamente a quell'obiettivo, proponendo che lo si erigesse non in una piazza, bensì nel porto esterno, in prossimità del luogo del disastro. La reticenza del Revel era dovuta, molto probabilmente, anche perché egli conosceva bene i famosi documenti dei servizi segreti austriaci, trafugati a Zurigo dal servizio segreto della Marina Italiana, i quali confermavano che il disastro della Brin era dipeso non da sabotaggio, ma da imperizia, negligenza operativa o altri fattori progettuali. Del monumento alla Brin non se ne fece più nulla.

2- Il salvataggio dell'Esercito Serbo

Se un monumento ai caduti della Brin non fu mai fatto, una lapide, invece, fu posta sui muri della capitaneria di porto, a ricordo di un altro avvenimento che vide il porto di Brindisi al centro di un'operazione passata alla storia come "il salvataggio dell'esercito serbo". Eccola!

Essa recita:

DAL DICEMBRE MCMXV AL FEBBRAIO MCMXVI / LE NAVI D'ITALIA / CON 584 CROCIERE PROTESSERO / L'ESODO DELL'ESERCITO SERBO / E / CON 202 VIAGGI TRASSERO IN SALVO / 115.000 DEI 185.000 PROFUGHI / CHE DALLA OPPOSTA SPONDA TENDEVANO LA MANO.

(vedremo che questi numeri sono errati per difetto) (foto n.11)

L'antefatto dell'operazione sta nella disfatta dell'esercito serbo, avvenuta nel Novembre del 1915. A tale tragica sconfitta seguì, il 16 dicembre, l'SOS serbo agli alleati, con cui si chiedeva un immediato aiuto per rifornimenti di materiale bellico e di vettovaglie. Si trattava di salvare circa 400.000 persone, di cui 260.000 militari, il resto profughi civili, che fuggivano sia dall'avanzata austriaca che dalla ferocia bulgara. Come è stato osservato: «La rotta dei serbi si era ormai trasformata, più che nella ritirata di un esercito sconfitto, nella disperata marcia di un popolo verso la sopravvivenza»[23]. Le operazioni si svolsero con l'armata austriaca incombente, appena ritardata dal piccolo esercito montenegrino che, pur supportato da un contingente italiano, si era disfatto attorno alla metà del gennaio 1916.

Le operazioni, come ricorda l'Amm. Thaon di Revel in una circostanziata relazione[24], furono realizzate in 5 fasi: (foto n.12)

1ª fase- Rifornimento di vettovaglie e munizioni all'Esercito serbo:

iniziato il 22 novembre 1915, fu ultimato nel maggio 1916.

2ª- Trasporto e rifornimento del Corpo di Spedizione Italiano in Albania (28.000 uomini):

iniziato il 1° dicembre 1915, continuò per tutta la guerra.

3ª- Esodo dall'Albania dell'Esercito serbo e montenegrino, dei profughi e dei prigionieri austriaci:

iniziato il 12 dicembre 1915, fu ultimato il 5 aprile 1916.

4 ª- Sgombero del Presidio Italiano di Durazzo: 25 e 26 febbraio 1916.

A queste operazioni, seguì una **5ª fase: Trasporto** e rifornimento del Corpo di Spedizione Italiano in Macedonia: iniziata il 6 agosto 1916, fu conclusa alla fine della guerra.

---

[23] F. M. PUDDU, *La regia marina nella grande guerra: storia di un ponte navale*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Settembre 1996, pp. 205 sgg.

[24] *Cronistoria documentata della guerra marittima Italo-austriaca 1915-1918, Seconda collezione, fascicolo I: Concorso delle forze navali del basso Adriatico alle operazioni militari nei Balcani*, Roma, 1919.

La richiesta di rifornire l'esercito serbo giunse alla R. Marina il 30 ottobre; ed il seguente g.31 Revel chiese ai Francesi di rimandare alla base di Brindisi i 12 C. T. ad essa assegnati; ma ciò avvenne alla metà di dicembre. Gli inglesi si limitarono a inviare alcuni sommergibili. Nel frattempo, fu creata una commissione inter-alleata, per pianificare gli interventi necessari sul campo, dopo aver esaminato attentamente la situazione logistica, non agevole, del terreno, dei fiumi, delle alture albanesi.

Tra Italia e Francia sorse preliminarmente la discussione se portare l'esercito serbo in Tunisia oppure a Corfù. Dove imbarcare l'esercito serbo? Nei piccoli porti settentrionali di San Giovanni di Medua e Durazzo? Oppure a Valona?

L'11 gennaio fu deciso infine che i francesi avrebbero occupato Corfù per il trasbordo dei soldati serbi. Ma fino a quella data, il luogo di concentramento dei soldati serbi fu Biserta. Fu deciso, altresì, che:

1-a San Giovanni di Medua avrebbero fatto capo solo piccolissimi gruppi di feriti, malati e profughi.

2-a Durazzo si sarebbe imbarcata solo una piccola percentuale di militari.

3-il grosso dell'Esercito serbo sarebbe affluito a Valona in scaglioni calibrati sulle capacità di trasporto dei piroscafi disponibili. (foto n.13)

Il porto di San Giovanni di Medua fu agibile fino al 24 gennaio: il 15 partì di là, sul piroscafo *Città di Bari*, anche il governo serbo, trasbordato a Brindisi sul *Città di Catania* e condotto poi a Corfù[25]; 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.

Da Durazzo a Valona furono trasportati circa 5.000 soldati al giorno, in totale circa 100.000, fino al 25 febbraio, quando Durazzo fu abbandonata; e da qui a Corfù. A Valona, nel frattempo, giungevano le truppe che avevano proseguito la ritirata per via di

[25] M. GABRIELE, *Il salvataggio dell'esercito serbo*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Settembre 2008, p.22.

terra; complessivamente, da Valona a Corfù furono trasferiti 13500 uomini e 10200 cavalli.

Lo scarico dei materiali di rifornimento a Medua e Durazzo avvenne tra l'indifferenza e l'apatia dei serbi, montenegrini a albanesi, come misero in evidenza varie relazioni degli ufficiali responsabili[26].

Il 15 febbraio il Gen. Ferrero, C.te del Presidio di Durazzo, chiedeva di inviare le navi per lo sgombero del presidio italiano; immediatamente partirono da Brindisi e da Valona 15 piroscafi e 2 navi-ospedale; ma ci fu il contrordine e lo sgombero fu rinviato. Esso iniziò poi il 24 febbraio, in condizioni di emergenza, ossia sotto l'attacco dell'artiglieria austriaca e con mare grosso, che costrinse i piroscafi a rientrare a Brindisi[27].

Le operazioni ripresero il 25 e furono portate a termine il 26, sotto i bombardamenti nemici, con i pontoni distrutti. Il presidio di Durazzo fu così trasbordato a Valona.

Come risulta da un documento firmato dal ContrAmm. Pino Pini, il Verbale della prima seduta della Commissione per rifornimenti alla Serbia, in data 24 nov. 1915[28], è certo che a Brindisi ci fossero depositi di farina, fornita dalla Francia, che veniva poi trasferita in Albania. L'Italia ebbe il compito di rifornire i Serbi con mille tonnellate di gallette, sempre tramite Brindisi[29].

Nella seconda riunione della Commissione suddetta (30 nov.), risulta confermato che i magazzini di Brindisi fossero stracolmi; si decise pertanto che i piroscafi francesi e inglesi contenenti i rifornimenti, proseguissero il loro viaggio verso l'Albania[30]. Inoltre, il Min. della Guerra italiano si impegnava ad inviare a Brindisi scorte di biscotto e foraggio, non appena fossero state disponibili.

Il 22 novembre iniziò il trasferimento della farina da Brindisi; ma due piroscafi, il *Palatino* (1800 sacchi) ed il *Gallinara* (680 sacchi) furono affondati. Solo il piroscafo *Iniziativa* (97 sacchi) riuscì a

[26] *Concorso delle forze navali del basso Adriatico…*, cit, p.7 sgg.
[27] *Ivi*, p.16.
[28] *Ivi*, p. 26.
[29] *Ibidem*.
[30] *Ivi*, p. 28.

sbarcarli a Durazzo. Il 30 novembre partì da Brindisi il piroscafo *Epiro*, con 3.000 sacchi[31].

Il Governo inglese, d'intesa con quello serbo, aveva iniziato trattative con la Società privata Puglia, per il noleggio di piroscafi; ma venne posto il veto dal Governo Italiano, che si era assunto il compito in prima persona.

E le merci, una volta arrivate sull'altra sponda, che fine facevano? Il 9 dicembre, il T.V. Accame, incaricato di seguire l'andamento delle operazioni, scriveva al Comando Italiano che lo sbarco era effettuato in condizioni inadatte; le merci venivano accantonate in balìa di tutte le intemperie, all'aperto, senza protezione alcuna; e che il trasporto dalla spiaggia di Medua a Scutari era molto lento. Per cui era inutile continuare ad accatastare merci, se prima non venivano smistate quelle già sbarcate[32]. (foto n.14 e 15)

Anche il C.te della Squadra Navale del Basso Adriatico, Emanuele Cutinelli Rendina, inviava alla Commissione un rapporto che confermava le stesse considerazioni dell'Accame[33]. Il 17 dicembre venivano sbarcate a Medua 400 tonnellate di viveri.

Ancora il 4 gennaio 1916, la Commissione rilevava l'inadeguatezza dello smistamento dei viveri sbarcati[34]. Nella stessa riunione veniva ufficializzato l'acquisto, da parte inglese, di 4 rimorchiatori ed altri natanti atti a navigare nel fiume Bojana, per raggiungere Scutari per via fluviale[35]. Nella stessa riunione, l'addetto serbo dichiarava che erano eccessivi i rifornimenti di zucchero e caffè; chiedeva, perciò, di incrementare i rifornimenti di farina, biscotto e biada[36].

Il 17 gennaio si svolse la settima seduta della Commissione. Il C.te Larking, rappresentante della parte inglese, riferì i risultati della missione svolta in Albania; egli aveva constatato che i rifornimenti

[31] *Ivi*, p. 29.
[32] *Ivi*, p. 30.
[33] *Ivi*, pp. 34-35.
[34] *Ivi*, p. 39.
[35] *Ivi*, p. 41.
[36] *Ibidem*.

via terra funzionavano bene, diversamente da quanto era stato rilevato nelle precedenti riunioni[37].

Il 19 gennaio, la regina Milena del Montenegro arrivava a Brindisi a bordo del C.T. *Animoso*; il 21 gennaio veniva qui raggiunta dal re Nicola col suo seguito, a bordo del C.T. *Giuseppe Cesare Abba*.

Nella notte fra il 24 ed il 25 dicembre 1915, arriva a Brindisi Pietro I, re di Serbia, dal cacciatorpediniere *Giuseppe Cesare Abba* e sbarca il 25; era stato condotto a Valona da Durazzo, a bordo del C.T. *Antonio Mosto*.

A partire dal 22 novembre 1915 le navi portarono dall'Italia, per i Serbi, 28.299 tonnellate di rifornimenti.

In tutte queste operazioni furono impiegati 45 piroscafi italiani (per 50000 tonnellate di stazza lorda), 25 francesi (43000 tsl) e 11 britannici (50000 tsl); operarono inoltre, per i malati e i feriti, 5 navi ospedale e 2 navi-ambulanza italiane, una nave-ospedale francese e una britannica. Di tali unità, ne andarono perdute 6 italiane (2 delle quali piroscafi greci requisiti) e 2 francesi, quasi sempre a causa di mine.

Furono effettuati in totale 560 viaggi per trasporto di persone: 440 quelli italiani, 101 quelli francesi, 19 quelli 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 (10153 per l'Esercito serbo), 328 pezzi di artiglieria (68 serbi) e molte decine di migliaia di tonnellate di materiale bellico e civile[38].

Su un totale di 1159 missioni, la R. Marina Italiana ne eseguì 584 (4 con navi da battaglia, 106 con incrociatori ed esploratori, 270 con cacciatorpediniere, 63 con torpediniere, 141 con sommergibili), la Marina Francese 340 (168 con cacciatorp., 172 con smg.), la Royal Navy 235 (77 con incrociatori ed esploratori, 158 con smg.)[39]. Nel corso delle operazioni la Marina italiana perse il cacciatorp. *Intrepido* e un dragamine, quella francese il cacciatorp. *Renaudin* e 2 smg.

---

[37] *Ivi*, p. 44.
[38] GABRIELE, *op. cit.*, p. 30.
[39] *Concorso delle forze navali del basso Adriatico…*, cit., pp.1-3.

I militari serbi e montenegrini vennero trasferiti a Corfù, per essere riorganizzati, sotto il comando generale della Francia, che aveva occupato preventivamente l'isola e che aveva il comando delle operazioni militari nel settore balcanico, alle quali diedero poi un contributo notevole. (foto n.16 e 17)

A Brindisi, invece, furono sbarcati (e ospitati in varie sedi), i profughi civili, che venivano poi trasportati in Francia, dove si era installato il governo serbo, con il re Pietro I, che era approdato a Brindisi il 24 dicembre 1915; abbiamo una foto dell'arrivo di Alessandro III di Serbia. Il 15 gennaio arrivarono a Brindisi la regina e le principesse del Montenegro, il 21 il re Nicola I.

Sempre a Brindisi vennero temporaneamente trasportati i prigionieri austriaci (ben 23.000, superstiti di 50.000), che vi facevano soltanto un breve scalo in porto, prima di essere inviati nelle prigioni dell'Asinara; e furono così salvati da sicura morte che li avrebbe accolti se fossero rimasti nelle mani dei serbi. Fra di loro vi erano anche 600 italiani irredenti, arruolati nell'esercito austro-ungarico e catturati dai serbi, che avevano subito pesanti angherie sia dagli austriaci, che dai serbi[40].

L'esodo dei soldati, feriti e profughi da Durazzo si conclude il 9 febbraio 1916. Al termine di questa fase, il Presidente del Consiglio serbo Nicola Patsic scrisse all'Amm. Cutinelli, Comandante dell'Armata di mare del Basso Adriatico, il 9 febbraio 1916:

«L'evacuazione dei rifugiati sèrbi dall'Albania essendo terminata, tengo ad esprimere a V. E. i ringraziamenti più sinceri del governo reale per il suo sollecito ed efficace concorso insieme a quello degli ufficiali sotto i suoi ordini e delle altre autorità navali di Brindisi, grazie al quale quest'esodo potè effettuarsi in maniera così rapida e soddisfacente»[41].

Il 23 febbraio 1916, il Ministro inglese Balfour così si espresse alla Camera dei Comuni:

«La miglior prova del successo delle operazioni marittime degli Alleati nel Mediterraneo è fornita dal trasporto di grandi forze a Salonicco, dallo sgombero del Corpo di Spedizione ai Dardanelli e

[40] La loro triste vicenda è accennata in GABRIELE, *op. cit.*, pp. 13-14.
[41] PUDDU, *op. cit*., p. 223.

dell'Esercito Serbo, risultato questo dovuto sopratutto all'energia e all'efficienza della Marina Italiana»[42].

Ma il più commovente dei ringraziamenti fu indubbiamente quello che nell'accomiatarsi dallo Stato Maggiore e dall'Equipaggio dell'incrociatore *Città di Catania* rivolse alla Marina Italiana il Colonnello Mitrovich, Comandante del Quartiere Generale dell'Esercito Serbo:

«Bene è intesa ed apprezzata dall'Esercito Serbo la vostra opera nobilissima per il trasporto della intera Armata, compiuto in così breve tempo su mare infido e superando ostacoli e difficoltà innumerevoli. Ora e sempre per quest'opera vi accompagnino, o marinai d'Italia, la gratitudine e i voti di tutta la Serbia che sulle vostre navi oggi rinasce per affermare il suo sacro diritto all'esistenza contro l'aggressione e l'oppressione nemica»[43].

Tuttavia, nell'immediato, per motivi diplomatici non ben gestiti dal governo italiano, il successo delle operazioni fu attribuito principalmente ai francesi; e in ciò non fu secondario l'atteggiamento anti-italiano e filo-francese dei russi, grandissimi alleati dei serbi e interessati a buoni rapporti di collaborazione con i francesi sul fronte balcanico[44].

Oggi, però possiamo serenamente affermare che questa gigantesca operazione di salvataggio fu la prima, in assoluto, di queste proporzioni, comparabile con il salvataggio dell'esercito britannico e parte di quello francese nell'operazione Dynamo della 2ª G. M. (mag-giu 1940). In totale, dalla spiaggia di Dunquerque, furono salvati 338.000 militari, che furono trasportati in Inghilterra. In quell'occasione, però, furono persi tutti gli armamenti e le provviste; anche se fu un'operazione portentosa, condotta sotto i bombardamenti delle artiglierie e degli aerei tedeschi.

Con essa, reggono il confronto i numeri dell'operazione di salvataggio dell'esercito serbo da parte italiana 25 anni prima, con tecnologie molto inferiori: 342.750 uomini (di cui 260.895 militari dai porti albanesi a Corfù, 23.000 prigionieri e circa 59.000

---

[42] *Concorso delle forze navali del basso Adriatico…*, cit., p. 11.
[43] *Ivi*, p.12.
[44] PUDDU, *op. cit*., p. 224.

profughi), 26.358 cavalli (10.153 dell'Esercito serbo), 328 pezzi di artiglieria (68 serbi) e molte decine di migliaia di tonnellate di materiale. E anche in questo caso, le operazioni non furono semplice routine, perché condotte in un territorio molto ampio, oltre che disagevole dal punto di vista geografico, sotto i bombardamenti delle artiglierie austriache e le incursioni dei sommergibili austro-tedeschi.

Perciò, le operazioni qui brevemente riassunte, senza sminuire il valore di altre (fra le quali lo sbarramento del canale di Otranto), furono un successo dal punto di vista strategico e ne va dato atto al comando italiano che, da Brindisi, aveva la responsabilità operativa della difesa del settore centro-meridionale del mar adriatico.

Furono ben consapevoli di questo immane sforzo, non solo bellico, ma anche umanitario, sostenuto dalla base navale e dalla città di Brindisi, gli esponenti politici ed economici locali, in poche parole le classi dirigenti brindisine, quando nel 1924 chiesero che il monumento nazionale al marinaio fosse eretto proprio a Brindisi e non in altre città marinare. I documenti di allora mettono in evidenza l'accento posto esattamente su quelle operazioni; infatti la relazione svolta dal summenzionato prof. Angelo Titi si ispirava a quel salvataggio e si richiamava al proclama della vittoria marinara emanato dal Grande ammiraglio Revel proprio da Brindisi. Oggi, questo monumento, oltre ad essere un valido esempio di memoria militare per la marina italiana, è anche un fulgido simbolo di accoglienza civile e umanitaria. (foto n.18, 19 e 20)

Riferimenti Archivistici e Bibliografici essenziali

- Archivio di Stato di Roma, fondo "Tribunale penale di Roma".
- Archivio Centrale dello Stato, fondi "Ministero degli Interni, Direzione Generale PS – UCI" e "Ministero degli Interni, Direzione Generale PS – Ufficio affari generali e riservati".
- Archivio USMM (Ufficio Storico della Marina Militare), fondo "Documenti di base della Regia Marina 1861-1939".

- Archivio di Stato di Taranto, fondo "Tribunale Militare di Taranto".

- Archivio del Tribunale Militare di Roma, Sentenza del processo per la "Brin", presso (per gentile concessione del C.te Claudio Rizza).

- «La Stampa», quotidiano, anni 1915-1918.

- AA.VV., *Il castello, la Marina, la città*, Mario Congedo Editore, 1998.

- G. ANDRIANI, *La base navale di Brindisi*, Fasano, Schena, 1993.

- S. J. BOUCHET, F. POGGI, *Le tragedie del Benedetto Brin e del Leonardo da Vinci*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Giugno 2008, pp. 199-262.

- A. CAPUTO, *Memorie brindisine ('Ncera na vota 3)*, Brindisi, Hobos, 2004.

- A. CHARBONNIER, *Papini: ladro per la Patria*, in «Gnosis: Rivista italiana di intelligence», 4, 2010.

- M. GABRIELE, *Il salvataggio dell'esercito serbo*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Settembre 2008.

- G. GIFFI, *Brindisi: La sentinella vigile dell'adriatico*, Milano, Alfieri e Lacroix, 1918.

- P. GIORDANI, *Per l'esercito serbo*, Milano, Alfieri e Lacroix, 1917.

- C. PAOLETTI, *L'intervento del comandante D'Amico nel 1864 per la nascita della base navale di Brindisi*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Giugno 2013, pp. 33 sgg.

- G. PAOLINI, *Monti Carlo*, in *Dizionario Biografico degli italiani*, volume 76 (2012).

- F. M. PUDDU, *La regia marina nella grande guerra: storia di un ponte navale*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Settembre 1996

- F. RICCI, *Considerazioni in merito agli eventi che hanno interessato la corazzata Leonardo da Vinci tra il 1916 e il 1921*, Relazione al Convegno di Taranto-novembre 2016.

- C. RIZZA, *I documenti ritrovati: Sulle tracce delle carte sottratte dal servizio segreto della Regia Marina con l'Operazione Zurigo,* in

«Rivista Marittima», Giugno 2014, pp. 104-116.

- ID, *Il Marine Evidenzbureau e l'affondamento della nave da battaglia Leonardo da Vinci*, Relazione al Convegno di Brindisi-settembre 2015, in questo volume.

- ID, *Il caso Da Vinci*, in «Storia Militare» n. 283 e 284, aprile e maggio 2017.

- F. SCALZO, *Due navi, il Re, il Papa e i fratelli Rosselli,* Roma, Edizioni settimo sigillo, 2003.

- A. SEVERI, *La fine della corazzata "Leonardo da Vinci"*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Marzo 1990, pp. 9-69.

- (THAON de REVEL) - Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina (Ufficio Storico), *Cronistoria documentata della guerra marittima Italo-austriaca 1915-1918, Seconda collezione, fascicolo I: Concorso delle forze navali del basso Adriatico alle operazioni militari nei Balcani*, Roma, 1919.

- V. UBERTI, *Del porto di Brindisi: memoria di Vincenzo Uberti; messa a stampa per cura del sindaco e dei cittadini di Brindisi,* Napoli, tipografia dell'Ariosto, 1835.

Antonio Mario Caputo

La grande guerra, [la chiesa] papa Benedetto XV e la "inutile strage"[1]

È solo nel corso degli ultimi cento anni che il dibattito teologico attorno al teorema della "guerra giusta" è finito in soffitta.

La prima guerra mondiale ha rappresentato il punto di non ritorno. Fu una guerra talmente devastante, di massa e rovinosa da archiviare quella tradizione teologica medievale che individuava in sant'Agostino e san Tommaso le radici per legittimare i conflitti in un contesto politico in cui le invasioni barbariche rappresentavano una minaccia per la cristianità.

Papa Benedetto XV segnò un cambio di passo, come ci informa e ricostruisce il sacerdote don Bruno Bignami, storico e teologo, nel suo interessante libro intitolato *La Chiesa in trincea*, scritto per i tipi della Salerno Editrice.

La guerra non è mai giusta, è solo una "inutile strage" denunciò con forza il pontefice agli stati belligeranti, mentre osservava la carneficina che si stava producendo a Caporetto, in Alsazia, in Germania.

Fu la drammaticità di quel conflitto a rilevare alla chiesa, senza alcuna possibilità di tornare indietro, quanto fosse drammatico il grido del profeta Geremia contenuto nella Bibbia: "Se esco in aperta campagna, ecco le vittime della spada; se entro nella città, ecco chi muore di fame. Anche il

[1] Relazione svolta il 13 maggio 2015, nel Salone di rappresentanza del Palazzo del Governo di Brindisi, nella II sessione, avente a tema *Dalla neutralità all'intervento*, dell'XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

profeta e il sacerdote si aggirano per la regione senza comprendere".

Tale il lamento del profeta Geremia, mentre osservava, ai suoi tempi, lo sfacelo della guerra.

La guerra: una catastrofe trasversale, indifferenziata, uniforme.

Il pontefice di allora, Benedetto XV, al secolo Giacomo della Chiesa, che resse le sorti della chiesa cattolica, sedendo sul soglio di Pietro dal 1914 al 1922, per otto anni, genovese, si accorse di quanto la guerra fosse, di fatto, uno strumento incapace a risolvere i conflitti, lasciando sul terreno solo altre piaghe. All'indomani della sua elezione scrisse l'esortazione apostolica *Ubi primum* che, datata 8 settembre 1914, è indirizzata a tutti i cattolici del mondo. Scrive, tra l'altro, papa Giacomo della Chiesa: "immediatamente l'immane spettacolo di questa guerra ci ha riempito l'animo di orrore e di amarezza, costatando che tanta parte dell'Europa, devastata dal ferro e dal fuoco, rosseggia del sangue dei cristiani… e non solo. Preghiamo e scongiuriamo vivamente coloro che reggono le sorti dei popoli a deporre tutti i loro dissidi nell'interesse della società umana".

Cinquantatre giorni dopo, il I novembre 1914, diffuse la sua prima enciclica: *Ad Beatissimi Apostolorum*; si tratta di un grido di pace e un invito a tornare allo Spirito del Vangelo, spirito di carità e di giustizia. In essa il Papa denuncia che "ogni giorno la terra ridonda di nuovo sangue e si ricopre di morti e di feriti. È il periodo più tetro e il più luttuoso nella storia dei tempi. Sembrano davvero giunti quei giorni dei quali Gesù Cristo predisse: «Sentirete parlare di guerra e di rumori di guerra, infatti, si solleverà popolo contro popolo e regno contro regno» (Mt. 24, 6-8)".

Benedetto XV in un'ora difficilissima con tatto squisito seppe tenersi al disopra di ogni conflitto per affermarsi come

padre e maestro di tutti i popoli. Quest'uomo, questo papa, seppur per soli otto anni ma otto anni durissimi, fu capace di riempire di sé anche gli anni a venire. A dispetto del suo esile aspetto fisico fu energico, coriaceo e soprattutto instancabile. Benedetto XV, infatti, era un mingherlino, tanto che negli ambienti della curia romana era chiamato "il piccoletto", aveva una scoliosi molto pronunciata e un volto emaciato e pallido; pensate che anche il sarto, incaricato ad adattare una delle tre taglie: la grande, la media, la piccola disponibili per il primo abito bianco papale, ebbe serie difficoltà a restringere con vari spilli la taglia più piccola, per potergli permettere di presentarsi ben attillato alla cerimonia della prima benedizione.

In periodo futurista, un movimento artistico letterario d'avanguardia definito dal suo promotore, Filippo Tommaso Martinetti, *svecchiatore, novatore, velocizzatore* che proponeva una violenta rottura con la tradizione e con il patrimonio spirituale del passato, che portava fino all'ultimo i fermenti colonialisti e imperialisti, e pensava alla guerra come atto di *purificazione*, guerra igiene del mondo; non solo, s'ipotizzava che non potesse esserci bellezza se non nella lotta e la guerra aveva la capacità di cambiare radicalmente la storia, per questo occorreva ribellarsi contro ogni realtà pacifista.

Fu proprio il papa, ad apparire in realtà come un modernista *ante litteram*, in altre parole colui che propugnava e si mostrava attento all'uomo e alla ricerca, ponendo attenzione al mondo circostante, dando credito alla storia delle religioni e invitava, allo stesso tempo, a ripensare al messaggio evangelico e cristiano sempre attuale, alla luce delle domande della società d'inizio Novecento.

È lecito, per la storia, conoscere che al Futurismo aderirono uomini d'ingegno, come gli scrittori: Papini, Bontempelli, Cavacchioli, Lucini, Palazzeschi e altri; fu anche importante

l'apporto di pittori e scultori quali: Balla, Boccioni, Carrà, Russolo, Severini, ecc.

Ci fu anche un azzardo, da parte di una frangia di alcune personalità di sinistra, quali: Mario Carli, Emanuele Caracciolo, Giovanni Governato, Vinicio Paladini, Piero Illari, Emilio Notte, di portare il Futurismo sui binari del comunismo, una sorta di futurismo bolscevico che fallì a causa di diversi tentativi golpisti partiti dall'interno del movimento a cura di elementi che non volevano inquinamenti di sinistra, ma determinati a riconoscersi solo come movimento di destra.

Siamo in guerra, e, pensieri e movimenti filosofici a parte, durante il periodo bellico fu per merito di Benedetto XV che furono prese le iniziative più adatte a mitigare gli orrori del conflitto.

Furono opera sua lo scambio dei prigionieri inabili ai servizi militari; la liberazione e lo scambio dei detenuti civili inabili; l'ospedalizzazione in Svizzera e in paesi neutrali di feriti e malati; la corrispondenza resa possibile ai prigionieri; il riposo domenicale ai prigionieri di guerra (magari obbligati a lavori forzati); la degna sepoltura dei caduti in guerra, la proposta di far cessare le incursioni aeree fuori dalle zone di guerra; le molte condanne a morte condonate per il suo intervento; i soccorsi con viveri e indumenti alle popolazioni più bisognose, ai prigionieri nei campi di concentramento; l'impianto e l'istituzione di uffici d'informazioni per i prigionieri a Roma, a Friburgo, a Parigi, e a Vienna.

Per ben tre volte si rivolse con pressanti appelli ai capi dei belligeranti, ma in questo caso la sua parola rimase, in parte, inascoltata. Non si scoraggiò, era un uomo di carattere, duro, resistente e il I agosto 1917 promulgò l'esortazione apostolica *Ai Capi dei popoli belligeranti*, in cui il papa deplorava e denunziava una volta di più l'inutile strage che si consumava nei campi di battaglia.

Dal 1915 al 1918 arrivarono in Vaticano i rapporti dei cappellani che scortavano i soldati in trincea, raccontando di sofferenze inaudite.

Nel 1917 un prete cremasco, don Aldo Pientelli, scriveva: "Trentatre mesi di guerra hanno dimostrato l'inutilità del tremendo massacro. Trentatre mesi di guerra devono avere insegnato anche al più freddo, anche al più indurito, anche al più spietato uomo del mondo che la guerra è il male più terribile, più straziante, più lacerante che possa colpire l'umanità. Che essa è il più tragico, il più delittuoso gioco, poiché travolge, incosciente e infrenabile tutti i popoli, e tutti i popoli conduce a rovina e miseria, a disperazione".

Si arguisce che, rispetto ai conflitti precedenti la grande guerra si rivelò distruttiva di là da ogni immaginazione, di là da ogni regola fino a quel momento conosciuta.

Gli eserciti introdussero armamenti sofisticati, fecero capolino i primi carri armati e le prime armi di distruzioni di massa, perfino i gas. L'iprite, che poi, nella seconda guerra mondiale, precisamente il 2 dicembre 1943, provocò l'eccidio di oltre mille uomini nel porto di Bari, ma l'iprite aveva fatto la sua prima comparsa, arrivando nelle trincee della grande guerra, facendo morire tra atroci sofferenze i soldati come fossero mosche.

Ecco che il teorema della guerra giusta, che per secoli aveva giustificato dal punto di vista teologico i conflitti, perdeva di consistenza.

Non vi era più alcuna proporzionalità tra la pace da raggiungere e le conseguenze per la popolazione.

Sulla Marna, per esempio, sul fronte francese, in soli trenta giorni, nel 1914, morirono 500mila uomini.

La battaglia di Verdun, sempre sul fronte francese, città strategicamente importante perché cruciale snodo ferroviario e perché capace di controllare le vie che dalla Renania

conducono nella Champagne, battaglia che nel 1915 durò dieci mesi, lasciando sul campo 700mila soldati. Un tritacarne.

A Caporetto, la disfatta italiana, morirono 11mila soldati, vi furono 29mila feriti e 30mila prigionieri.

Era la prima guerra di massa e proprio per questo il dibattito teologico s'indirizzò verso una ferma condanna. Definitiva. Senza appello:

"L'inutile strage".

"Inutile Strage" conclamata con forza da papa Benedetto XV.

Al termine della guerra non cessò l'opera umanitaria di papa Benedetto XV, è del 1919 l'appello all'episcopato cattolico per raccogliere sussidi sia per i bambini affamati dell'Europa centrale che per il popolo della Russia.

Il papa rivolse una particolare attenzione alle missioni, tanto provate dal conflitto, a tal proposito promosse e favorì la formazione del clero indigeno.

Sempre nel 1919, per iniziativa di don Luigi Sturzo nasce il Partito Popolare Italiano e, contemporaneamente, papa Benedetto abolisce il "*non expedit*" ovvero l'assurdo divieto per i cattolici di partecipare alle elezioni e, in genere, alla vita politica dello Stato Italiano, divieto che risaliva alla Sacra Penitenzieria, con decreto del 10 settembre 1874.

Fu un papa innovatore!

L'opera di Benedetto XV fu apprezzata presso i vari stati, tanto che mentre alla sua elezione solo quattordici stati avevano rappresentanti presso la Santa Sede, alla sua morte gli stati presenti diplomaticamente in Vaticano erano saliti a ventisette (ben tredici in più), tra i quali l'Inghilterra, che si riaffacciava in Vaticano dopo tre secoli e mezzo di sospensione e la Francia che riallacciava le relazioni rotte sotto papa Pio X, perché dal governo francese era stata votata la legge di espulsione dal territorio transalpino di tutte le congregazioni religiose, oltre a

Antonio Mario Caputo

Il ruolo della donna nella grande guerra[1]

La Prima Guerra Mondiale, datata 1915/1918, non fu solo causa di sconvolgimenti geopolitici, ma funzionò anche da laboratorio e da acceleratore di tutti i fenomeni legati alla società di massa, mobilitando milioni di uomini , in una sconvolgente esperienza bellica e stravolgendo contemporaneamente gli apparati produttivi, i comportamenti sociali, il confronto politico e finanche le stesse strutture familiari, sì, le strutture familiari, perché gli uomini di casa (mariti e figli adulti) erano al Fronte e allora furono le donne, fino ad allora intente ad interessarsi esclusivamente delle faccende di casa, a caricarsi il peso della famiglia, occupandosi di piccolo commercio, di attività artigianali e di attività agricole. Le donne, insomma, causa la guerra, assumevano un ruolo di centralità lavorativa.

In quell'epoca, l'economia italiana si reggeva prevalentemente sull'agricoltura, la gran parte delle famiglie erano di origine contadina, si trattava di nuclei legati alle consuetudini e alle vetuste tradizioni d'un tempo, le donne sfaccendavano nell'ambito della propria abitazione; gli uomini lavoravano nei campi, altri prestavano il loro impiego in botteghe artigiane, nelle fabbriche, in uffici pubblici e in studi professionali.

[1] Relazione svolta il 21 febbraio 2017, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale, nella VI sessione, avente a tema *La ridefinizione del ruolo della donna in occasione e per effetto della Grande Guerra***,** dell'XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

Questa situazione mutò profondamente nel 1915.

I posti di lavoro lasciati vuoti, a causa della guerra, furono coperti da chi non sarebbe mai stato chiamato al Fronte: dalle donne, che s'impegnarono anche nel volontariato assistenziale.

Si trattò di un momento molto importante per la storia sociale del Paese. Il ruolo femminile, per la prima volta, passò dal cosiddetto "angelo del focolare domestico" a membro attivo dell'economia e della società collettiva.

Non che le donne fossero del tutto nuove ad esperienze lavorative, alcune di loro erano abituate, insieme ai mariti, al lavoro nei campi, al duro lavoro nei campi, come accadeva per le donne del Sud e Centro Italia; nelle altre regioni e città del Nord la loro presenza si registrava prevalentemente nel settore tessile, ma anche in quello della metallurgia, meccanica e di tipo amministrativo; salvo che nella Valle Padana, dove molte donne lavoravano come mondine, nelle fangose risaie.

La mobilitazione femminile, per le sorti della grande guerra, fu massiccia e determinante se si pensa che alcune di loro furono impiegate e impegnate perfino come spie. A tal proposito, è d'obbligo ricordare la figura dell'impavida Luisa Zeni che fu la migliore spia italiana della Prima Guerra Mondiale. Luisa aveva solo 18 anni quando scoppiò il conflitto e decise subito di darsi da fare per sostenere la liberazione del Trentino dagli austriaci.

La sua carriera di spia, poiché individuata dal controspionaggio nemico, durò poco, ma le informazioni che aveva raccolto permisero all'esercito italiano di prevedere numerose mosse austriache e le valsero la Medaglia d'Argento al Valor Militare. Accanto a Luisa Zeni, ma per un diverso motivo, c'è da segnalare l'impegno di Margherita Parodi, Medaglia di Bronzo al Valor Militare.

Margherita è l'unica donna sepolta nel Sacrario di Redipuglia, dove le è stato innalzato e dedicato un monumento.

L'imponente cimitero militare in provincia di Gorizia accoglie le spoglie di più di centomila soldati periti durante la Grande Guerra.

Margherita Parodi diciottenne di buona famiglia, sotto le bombe, prestò il suo volontariato presso l'ospedale mobile chirurgico nei pressi di Canzian d'Isonzo. Morì infettata dall'influenza spagnola, contagiata dagli stessi soldati che lei aveva curato con devozione.

Alcune donne, prive del benché minimo supporto culturale, furono incapaci d'inserirsi attivamente nel mondo lavorativo e stentarono a sfamare i propri figli, queste, purtroppo, furono destinate a lavori veramente umili e mortificanti.

Un forte e qualificante impegno per le donne, specie per quelle della cosiddetta classe media, fu proprio quello dell'infermiera, infermiere che avevano il compito della cura e medicazione dei pazienti, soldati feriti e sofferenti; come scrisse un medico: "Ai medici la ferita, alle infermiere il ferito". Ciò ci porta a considerare lo straordinario contributo di Elena di Savoia, Regina d'Italia, nella sua funzione di crocerossina.

È difficile oggi immaginare il Palazzo del Quirinale (la residenza ufficiale del Presidente della Repubblica, all'epoca abitazione della famiglia reale) trasformato in un ospedale militare, ma questo è ciò che fece durante la Prima Guerra Mondiale la Regina Elena, moglie di Re Vittorio Emanuele III.

Elena Petròvic Njago del Montenegro dette immediatamente ordine di aprire i saloni e i corridoi del Quirinale, per allestire un attrezzatissimo ospedale per i

feriti. Coadiuvata dall'opera di valide infermiere, la Regina Elena, con la divisa di crocerossina, non temeva i contagi e non aveva ribrezzo delle piaghe più infette. Dette assistenza ai militari in modo amorevole, più di 2.600 furono i ricoverati al Quirinale dall'inizio alla fine della guerra, e, secondo quanto affermano le cronache dell'epoca, si prestò addirittura al lavaggio dei cadaveri.

Il Quirinale, per suo merito, rimase un ospedale fino al 1919; al termine della guerra, infatti, fu trasformato, sempre secondo idea della Regina, in un centro riabilitativo per mutilati, e tale restò per un altro anno.

Nel periodo bellico, le donne erano quotidianamente a contatto con uomini, medici e pazienti: sempre attente e professionali evitavano costantemente le tentazioni della convivenza coatta e quindi del disordine morale che poteva scaturirne. Alle infermiere volontarie venivano affidati i soldati semplici che, essendo di estrazione popolare, mai avrebbero osato di concepire e men che meno manifestare pulsioni erotiche nei confronti di donne di un certo ceto che passavano di malato in malato, di ferito in ferito, cercando di lenire dolori fisici e morali.

A riprova di ciò, è sufficiente consultare le molte lettere indirizzate dai soldati alle infermiere, tali scritti appaiono pervasi da una deferente gratitudine che raramente si abbandona ad atteggiamenti di palese e aperta confidenza.

Qualcuno potrebbe obiettare che "Addio alle armi", romanzo-capolavoro di Ernest Hemingway, tratta proprio della relazione sbocciata tra un militare ed un'infermiera, sul fronte italiano, ma parliamo, evidentemente, di una realtà romanzata.

Tralasciando il campo infermieristico sanitario e volendo citare altre esperienze di coraggiose donne maturate in guerra: sui campi di battaglia fu presente la giornalista,

fotografa, scrittrice, e unica donna reporter durante la Grande Guerra, Alice Shalek.

Proveniente da una famiglia ebrea della borghesia liberale viennese, ebrea anch'essa, nel 1914 divenne, corrispondente di guerra. Alice fu inviata a raccogliere informazioni e scrivere resoconti da campi di battaglia in Serbia, Galizia e sui fronti del Tirolo e dell'Isonzo.

I suoi reportage e le foto da lei stessa scattate di episodi bellici, raccolti nei 5 mesi di permanenza sui cruenti campi di battaglia, furono, da questa reporter ebrea, registrati, interpretati e rielaborati in modo personale.

Sfidando ogni possibile disagio, le sue rielaborazioni ebbero più una utilità bellica, che non servire alla pura verità storica, tanto che le corrispondenze di questa giovane donna, giornalista ebrea, divennero un libro dal titolo: "Sull'Isonzo: da Marzo fino a Luglio 1916".

Intanto, nelle città, le donne continuavano a lavorare spesso tra la diffidenza di un mondo prettamente maschilista e, ancor peggio, addirittura, malviste per il loro impegno, benché talvolta vittime di tale impegno.

Sì, proprio vittime, infatti alcune giovani ragazze impiegate nelle fabbriche di proiettili, giornalmente ebbero il loro sangue costantemente inquinato, tanto che la loro salute fu gravemente compromessa, in quanto a contatto con pericolosissime sostanze chimiche, senza alcuna protezione di sorta e ci rimisero la vita.

Altre donne rimasero nelle loro case insieme agli anziani, i quali, guerra o non guerra, lutti o non lutti, come da consolidata tradizione, continuarono ad esercitare il loro ruolo autoritario all'interno della famiglia, gravando ancor di più sui pensieri, sacrifici e lavoro di mogli, figlie e nipotine.

Per chiari scopi assistenzialistici, alcune donne facevano propaganda militare, tenendo, legata al collo con nastro tricolore, una cassettina, serviva per fare la questua, per acquistare beni di necessità da inviare ai soldati al Fronte; chi lasciava cadere una o più monete veniva gratificato con un premio: le severe signore appuntavano sul bavero della giacca del benefattore un nastrino rigorosamente tricolore. Infaticabili, le donne della propaganda, pur in tempi impossibili, organizzarono lotterie e pesche di beneficenza; per cento lire poi vendevano, perfino, "un bacio patriottico". Ma c'è di più, una bella maestrina di Bologna, Luigia Guappi e una pollivendola di Milano, Gioconda Girelli diventarono simbolo delle virtù guerriere delle donne, perché si travestirono da soldato e tentarono di partire per il Fonte, facilmente identificate vennero subito mandate a casa.

Ciò non bastando, Lina Bianconcini Cavazza istituì l'Ufficio Notizie con sede principale a Bologna. Lina Cavazza fu collaborata da 350 donne volontarie che, in un periodo in cui l'amor patrio si confuse e si sovrappose all'amor familiare, scrissero migliaia di lettere, contattando i soldati al Fronte per sapere quali fossero le loro richieste, le loro necessità, i loro bisogni. Quando venivano a conoscenza di tutto ciò, organizzavano delle spedizioni in zone di guerra; queste donne, indomite e incredibili, mettevano sulle spalle una gerla e, portatrici di viveri e indumenti, incontravano sui monti, in posti preventivamente stabiliti, ma non privi di reali pericoli, i soldati, pronte a consegnar loro il necessario segnalato.

Toccò ancora ad una donna, la signora Maria Bergamas il grande onore di scegliere il Milite Ignoto Italiano, nobilitando tutte le donne che in un certo modo avevano

partecipato alla guerra, dando merito a tutti i caduti del Primo Conflitto Mondiale.

A queste edificanti storie che riguardano le donne e il loro impegno nella Grande Guerra, non si possono sottacere e fortemente denunciare altre storie altamente drammatiche, perché in aree di guerra le donne furono stuprate, violentate in mille modi e considerate parte del bottino; abusate dagli uomini in arme, prima di tutto dai nemici, ma talvolta, purtroppo, anche dagli stessi soldati che, invece, avrebbero dovuto difenderle.

Il Governo italiano istruì nel dopoguerra una "Reale Commissione d'Inchiesta" da cui emerse che i casi di violenza carnale listati alla fine del conflitto furono ben 700, si ritiene che il numero della statistica sia, in realtà, per difetto, poiché le donne abusate furono più numerose, secondo la Reale Commissione di queste settecento, 53 donne sarebbero state uccise dai loro stupratori e 40 sarebbero morte più tardi, in conseguenza delle violenze subite.

La Commissione governativa sottolineò che, in generale, sarebbero state violentate sul suolo italiano le donne trovate sole o, con bambini piccoli che, comunemente, abitavano in fattorie isolate.

Tante altre avrebbero trovato rifugio in edifici pubblici e nelle chiese, la grande maggioranza degli episodi di stupro sarebbe avvenuta da responsabili di piccoli gruppi, composti da tre a sei soldati.

Tali brutture rendono ancor più edificante ed encomiabile sia la figura, quanto l'impegno e il sacrificio sostenuto e patito dalle donne, vittime innocenti di fronte agli uomini benpensanti, ma soprattutto martiri meritevoli di ogni gratificazione, di fronte agli occhi di Dio.

Giuseppe Maddalena Capiferro

Per aspera ad astra (1916-1918)
Umberto Maddalena, Brindisi, la difesa del Canale d'Otranto[1]

Quando il giovane aspirante guardiamarina Umberto Maddalena[2] vi giunse, nell'ottobre 1916, Brindisi era una cittadina di circa 28.000 abitanti residenti[3] e di un'ulteriore, forse triplicata, popolazione non censibile fatta di militari italiani e stranieri, famiglie di militari, raggruppamenti di soldati dell'esercito serbo accampati alla meno peggio in improvvisati campi sanitari in attesa di trasferimento[4]. La città era priva di acquedotto e l'energia elettrica raggiungeva appena il 5% delle abitazioni[5]. La rilevanza militare assunta dal suo porto, italiana ed alleata, aveva espropriato vari settori di costa e territori circumportuali con un calo rovinoso del traffico commerciale e dell'attività di pesca per lo stazionamento dei navigli da guerra e delle numerose torpedini vaganti posizionate dagli austriaci oltre il porto esterno che, con i sommergibili in caccia, rendevano pericolosa la navigazione tra le due sponde dell'Adriatico. I generi di prima necessità avevano raggiunto, in particolare per la presenza degli equipaggi di bordo, costi esagerati che il comune non riusciva a calmierare[6]. Nei primi mesi delle ostilità si registravano in porto un

---

[1] Relazione svolta l'11 maggio 2017, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale di Brindisi, nella VII sessione, avente a tema *La battaglia navale del Canale d'Otranto (14-15 maggio 1917),* dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

[2] Bottrighe 14.XII. 1894- Marina di Pisa 19.III.1931.

[3] Il censimento del 1912 riporta 25.692 abitanti residenti a cui aggiungere immigrati lavoratori stagionali nelle campagne e un numero non indifferente di indigenti di passaggio. Vedi G. ROMA, *La Marina e Brindisi,* da "L'Arengario", mensile brindisino, febbraio 1971.

[4] Come noto l'esodo dell'esercito serbo, oltre 200.000 uomini, si concentrò a Brindisi, quale destinazione provvisoria, tra il dicembre 1915 ed il febbraio 1916, con successivo trasferimento a Corfù, Biserta, Marsiglia.

[5] ROMA, cit., *passim*.

[6] G. T. ANDRIANI, *Brindisi nella prima guerra mondiale* in *Brundisii Res* IX,2, 1977, p. 207.

totale di cinquantaquattro unità navali quali cacciatorpediniere, torpediniere, sommergibili, incrociatori[7] a cui, alla fine di maggio 1915, si aggiungevano una dozzina di cacciatorpediniere francesi seguite da sommergibili e torpediniere con sigle numeriche e quattro incrociatori inglesi con una flottiglia di *drifters*[8].Nonostante tutto la popolazione collaborò in modo esemplare, anche nella disponibilità di ospitalità nei confronti di ufficiali e relativi famigliari, con gli elenchi comunali degli alloggi nelle abitazioni dei cittadini più abbienti[9]. L'impressione che se ne riceveva, per chi forestiero, vi fosse stato destinato, era di un che di provvisorio, di cosmopolita, di eterogeneo molto bizzarro in un contesto di vita locale borghese, militare, marinara, peschereccia nel tramonto malinconico di pace e rassegnazione, animato dalla canzone allora in voga: *"Chi siete ?- Io non lo so…ma so che gli occhi ardenti hanno la forza di strapparmi il cuor…*" [10].

La necessità di un rafforzamento della difesa costiera e di operazioni offensive degli obiettivi strategici nemici indusse, agli inizi del 1916, il comandante in capo dell'Armata, il duca degli Abruzzi, Luigi Amedeo di Savoia, a dotare i porti dell'intera costa pugliese di navi appoggio con idrovolanti[11]. La stazione di Brindisi ebbe la dotazione maggiore con 26 idrovolanti[12] con raggio d'azione Brindisi- costa serbo-albanese - Otranto. Nel 1916, fu ampliata e potenziata l'area dell'idroscalo tra la costa Guacina e Posillipo intervenendo anche sull'adeguamento della stessa fin verso la zona di

[7] Per la marina italiana basterà qui ricordare le unità *Benedetto Brin*, *Bixio*, *Quarto* poi denominata *Europa*, *Agordat*, *Garibaldi*, *Baussan*, *Mosto*.

[8] I *drifters* erano robusti pescherecci del mare del Nord armati con un cannoncino, qualche mitragliatrice e bombe. Muniti di idrofoni, avevano, inoltre, una speciale rete metallica di profondità antisommergibile che impiegavano con turni di una decina di giorni, pattugliando le quaranta miglia del canale d'Otranto, per poi far ritorno a Brindisi. Vedi ROMA, cit., *passim*.

[9] ANDRIANI, cit. p.210.

[10] U. MADDALENA, *Lotte e vittorie sul mare e nel cielo,* Milano: A. Mondadori, 1930, pp. 75 e 86. La celebre canzone del 1917, aveva il testo di Tom De Filippis e la musica di Mario Cosentino.

[11] Fino al 1923, anno della costituzione dell'Arma Aeronautica, gli idrovolanti dipendevano ed erano pilotati da personale della Marina Militare.

[12] S. LA SORSA, *La Puglia e la guerra mondiale,* Bari: F. Casini, 1934, pp. 264-265.

Fontanelle. In fase avanzata, si trovava la costruzione degli *hangars* Bresciani con risistemazione di quelli per i dirigibili e il completamento della palazzina alloggi. La 255esima squadriglia di base a Brindisi, classificata *Stazione Aeronautica*, ebbe per comandante il ten. di vascello Orazio Pierozzi[13], già istruttore e amico di Umberto Maddalena. Quest'ultimo, dopo il brevetto di aviatore aspirante guardiamarina ottenuto a Sesto Calende, destinato a Brindisi, ebbe il suo primo alloggio sulla regia torpediniera *Giovanni Bausan*[14] e il suo battesimo di sangue (anziché di fuoco) quando alfine gli fu assegnata una camera a terra, appena liberatasi. Prendendovi possesso, a sera, verificando la mancanza di corrente elettrica[15], s'imbattè in abiti e indumenti umidi che, alle prime luci dell'alba, si mostrarono per ciò che in realtà erano: gli indumenti di volo insanguinati del pilota, Lionello Caffaratti[16], morto per un incidente di volo due giorni prima. Si trattava del più audace e spericolato dei piloti della base, anch'egli di origini polesane, soprannominato *il giovane diavolo*. L'aspirante guardiamarina ne rimase così colpito che prese, nei mesi seguenti a emularlo e, poco alla volta, a ereditarne la fama. La conoscenza marinara, l'ebbrezza del volo, la temerarietà della sfida alla morte nell'attimo fuggente, per usare le sue parole, ne fecero in quegli anni un pilota eccezionale, destinato in seguito a una notorietà e a una ribalta internazionali. Nei due anni brindisini del conflitto, col suo idrovolante effettuò circa

[13] Orazio Pierozzi (San Casciano Val di Pesa 8.XII.1884 - Trieste 18. III.1919).

[14] Una delle principali navi appoggio idrovolanti. Vecchia torpediniera varata nel 1883 nel Regno Unito, dal luglio 1916 era stata destinata a nave deposito e appoggio idrovolanti e sommergibili. Fu demolita nel 1920. Altro celebre incrociatore era l'*Europa*, varato nel 1895, fino al 1915 nave *Quarto*, quindi nave appoggio idrovolanti e sommergibili in grado di disporre di dodici idrovolanti di cui otto pronti al volo. Dal gennaio 1916 dislocato a Valona fino al termine del conflitto. L'incrociatore *Elba* del 1893, era stato riconvertito, all'inizio del conflitto, in nave appoggio per quattro idrovolanti *Curtiss*; sarà dismesso nel 1921 e demolito nel 1923.

[15] L'episodio è narrato da MADDALENA, cit., p. 75.

[16] Lionello Caffaratti (Rovigo 23.III.1892- Brindisi 8.X.1916). Albo d'oro Ufficiali Marina Guerra '15-'18. Vedi www.marinai d'Italia.com. Era deceduto con il commilitone Mario Primicerio a seguito di gravi ferite in un incidente in fase di decollo, durante esercitazioni in porto.

ottanta missioni con esplorazioni marine per le navi nemiche e sommergibili, di difesa del traffico alleato, ricognizione in territorio nemico e scorta bombardieri, difesa contro aerei nemici e loro inseguimento, bombardamento delle basi nemiche della *Luftahrtruppen* lungo la costa serbo-albanese. Col grado di guardiamarina gli venne affidata una sezione staccata di idrovolanti a Valona[17]. Fu il primo a volare col suo Macchi L3 su Cattaro, nell'ottobre 1917, col capitano di fregata Salvatore Denti di Pirajno[18] a bordo, lanciando sulle linee nemiche manifestini, proclami e giornali inneggianti all'Italia e all'Intesa[19].Riuscì a volare nel fuoco nemico e a riportare a Brindisi il suo velivolo nonostante fosse stato colpito ad un'ala[20]. Dopo missioni sempre più rischiose su Durazzo, Golfo di Drin, Dulcigno, Antivari, S.Giovanni di Medua, ponte di Metali, nella battaglia del canale d'Otranto del 14-15 maggio 1917, bombardò un sottomarino (U. Boot) nemico della manovra diversiva sotto Valona; segnalò e inseguì, dopo l'uscita da Cattaro, i movimenti della flotta ammiraglia al comando del futuro ammiraglio Miklos Horty[21] col suo Macchi M5[22], costretto, poi, a planare sulle acque della battaglia per essere rimasto a corto di benzina. In più occasioni rischiò di non far ritorno alla base per problemi tecnici più che per scontri col nemico, come nel 5 settembre del 1918, quando dopo uno scontro con torpediniere nemiche al largo di Dulcigno, il motore dell'M5 "piantò" costringendolo ad ammarare restando per circa 24

[17] Le truppe italiane entrarono in Albania nel 1915 e, con il patto di Londra, l'Italia ebbe sovranità su Valona e l'isola di Saseno, instaurandovi un protettorato dal giugno 1917 fino al 1920.

[18]Salvatore Denti Amari, duca di Pirajno (Napoli 27.IV.1875 - Bologna 1.VIII.1942).

[19] MADDALENA, cit. p.79.

[20] G. MATTIOLI, *In volo con Umberto Maddalena.* Roma: L'aviazione, 1938, p.18.

[21] Miklos Horty (1868-1957). All'epoca capitano, raggiungerà il grado di ammiraglio alla fine del conflitto. Dal 1920 reggente della corona d'Ungheria.

[22] Un biplano monoposto in legno e tela com'erano gli aerei dell'epoca, derivato dal precedente L3 a scafo centrale, versione modificata del Lohner tedesco. Prodotto dalla Macchi-Nieuport di Varese, aveva un motore Isotta Fraschini ed era più maneggevole delle versioni precedenti. Montava una mitragliatrice Fiat a prua, aveva una potenza di 119 KW (160 CV) e una autonomia di 3. 40 ore. Il Macchi M5 di Umberto recava il n. 15 (album foto Rubini-Paganelli inedito, vedi oltre).

ore su quel fragile scafo in balia del mare e degli elementi, prima di essere accidentalmente "incontrato" dal cacciatorpediniere *Mosto* e ricondotto a Brindisi[23].

Volava tutti i giorni. Il porto e la città, raccolta nella sua penisola, lo videro spesso volteggiare, ammarare con eleganza nelle acque di Posillipo e zigzagare tra le torpediniere e i sommergibili alla fonda nel porto interno. Frequenti, almeno dal 1918, i suoi "sconfinamenti" col più maneggevole Sopwith[24] a volo radente, in direzione della stazione ferroviaria centrale, sorvolando il terrazzo del palazzo di Antonio Del Prete, nell'attuale via Cristoforo Colombo, dove la giovanissima Elisa e le sorelle attendevano il rituale lancio di sacchetti di caramelle[25].

Alla fine del conflitto, Brindisi l'aveva trasformato da apprendista marinaio in audace pilota evidenziando ed esaltando quelle sue qualità che lo porteranno, negli anni seguenti, a cimentarsi con imprese sempre più ardue[26] come i raid aviatori promozionali in

[23] MADDALENA, cit. pp. 81 e segg. Nella storia dell'aviazione dell'epoca, il comando, nell'assillante ricerca di nuovi modelli di aereo, ne accettava di prototipi pur senza un adeguato collaudo. Il 90 % dei piloti della grande guerra e dei grandi raid degli anni '20 e '30 che celebrarono l'importanza della nuova arma, morì per incidenti aerei più che per cause di guerra. Sarà lo stesso destino per Umberto Maddalena in volo col SIAI 64 bis, al largo della Marina di Pisa, il 19 marzo 1931.

[24] Sopwith-Camel per la gobba retrostante al motore. Monoposto, biplano dotato di pattini, con elica e motore sulla fusoliera ed armi fisse sincronizzate con l'elica. Dotato di mitragliatrici Vickers, era maneggevole per un pilota esperto, pericoloso per un principiante per la possibilità di entrare in stallo o in vite a causa delle caratteristiche del motore. Aveva una velocità max di circa 180 Km/h con un'autonomia di circa 4 ore. Fu operativo nelle varie stazioni aeronautiche nel 1917. Fu tra i primi aerei, nel 1916, a disporre di un radiotelegrafo a scintilla sperimentale. L'uso si diffonde nelle varie aviazioni solo dal 1917.

[25] A Elisa Del Prete (1899-1985), il giovane aviatore donò un album personale di foto che la famiglia ha sempre custodito gelosamente. Un gran debito di riconoscenza da parte di chi scrive, va alla sig.ra Maria Rubini Paganelli e al figlio Dino Paganelli che con generosità e autentica signorilità hanno permesso di scoprire questa inedita documentazione fotografica del soggiorno brindisino di Umberto Maddalena, degli idrovolanti che pilotò, delle località di guerra e del nome di battaglia che dette, *White Dog,* con relativa mascotte montata sulla fusoliera, al suo velivolo. (v. foto album Rubini-Paganelli).

[26] Aveva fatto suo il motto *"Se insisti e persisti, raggiungi e conquisti"*. MADDALENA, cit. p.190, pur rimanendo fedele all'altro "*Comme vene vene"* fatto

Olanda, Finlandia e Paesi Baltici, fino a Leningrado, evento quasi leggendario per un idrovolante che non si era mai spinto in quelle regioni e la ricerca e soccorso dei profughi della spedizione Nobile nell'Artide che lo rese celebre in tutto il mondo. Ancora il primato mondiale di durata e distanza in circuito chiuso (67 ore e 13 min.), la crociera atlantica Italia-Brasile del 1930 voluta da Italo Balbo. Nel 1918, lasciò Brindisi, con tre medaglie d'argento al valor militare, una medaglia di bronzo al valor militare, due croci di guerra al valor militare e un encomio solenne[27] non senza rimpianti per una città che rappresenterà uno spartiacque nel destino della sua esistenza. Qualcuno, più tardi, di lui scriverà che era un uomo semplice, riservato e cordiale, parco di parole, ma schietto; un poeta[28] che sapeva volare oltre che nei cieli, anche con l'anima riuscendo a vedere il mondo sempre dall'alto[29].

Sarà ancora a Brindisi nel 1926, col grado di maggiore dell'Aeronautica[30], su richiesta della Compagnia AEI[31], per il trasporto di posta e passeggeri verso la Grecia (Atene) e Turchia (Istanbul). Il suo contributo fu determinante nella modifica dei

---

dipingere sulla fiancata del suo aereo durante la spedizione in Olanda. MATTIOLI, cit., p.65.

[27] Albo d'oro dell'Aeronautica, v. A. RONDINA, *Sulle ali della gloria. Umberto Maddalena eroico trasvolatore polesano. Dossier*, Padova: Promomedia Communications Editore, 2004, p.154.

[28] "Non tutti sanno che egli non era solo un militare e un pilota di idrovolanti: sapeva volare anche con l'anima, scriveva splendide poesie, e sapeva vedere il mondo dall'alto" (C. LANZI, *Roma eterna e i ricordi di famiglia, in* http://www.simmetria.org/sezione-articoli/articoli-alfabetico/89-editoriali/520-roma-eterna-e-i-ricordi-di-famiglia-editoriale-di-c-lanzi).

[29] MATTIOLI, cit. p. 13: "È finito l'eroismo, caro Mattioli. Io mi diverto un mondo a volare e non desidero che sorvolare i continenti". Ivi, p. 14: "Non vi era tempo che fosse proibitivo per volare. Di nebbia, di notte, con la neve e la pioggia la sua frase era Andiamo a vedere". C. GALIMBERTI, *Maddalena Intimo* in "La Grande Illustrazione d'Italia", VIII (1931), n.3: *"Alto, bruno, curato nel vestire, impercettibilmente pettinato con la riga da un lato, mani vigorose. Non molto espansivo, quando non ha nulla da fare dorme fino a tardi. Ha un vago accento veneto con cadenza genovese. Gran fumatore. Ha un violino poggiato nello studio, strumento che ha imparato a suonare giovanissimo".*

[30] L'Arma Aeronautica fu costituita il 28. III. 1923 con il Regio Decreto n. 645.

[31] Società Anonima Aeroespresso Italiana.

motori dei SIAI S.55 di cui erano andati in avaria alcuni esemplari, con i più potenti Isotta Fraschini Asso 500 HP[32].Acclamato dai brindisini accalcati sulla banchina del porto interno, riceveva dal sindaco Serafino Giannelli e dalle autorità intervenute il gagliardetto della città contenuto in artistico astuccio da portare in volo ad Atene nel volo inaugurale dell'1.VIII. 1926[33]. Il 4 novembre di quell'anno, durante una cerimonia privata organizzata per il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, ten. colonnello Francesco De Pinedo[34], proveniente da Atene, Maddalena ammarò sullo scalo brindisino consegnando al comandante un mazzo di fiori raccolto sulle rocce greche[35].

[32] O. FERRANTE, *Tra cielo e mare,* in "Rivista Aeronautica", I (2011), n.1, p.109.
[33] Il decollo del SIAI di Maddalena dalle acque antistanti l'idroscalo civile fu registrato alle ore 9.00, con scalo ad Atene, baia del Falero, alle ore 13.30. E. ACCETTULLI, *Il volo inaugurale sulla linea Brindisi- Atene-Costantinopoli,* in "La Gazzetta del Lunedi*"* del 2.VIII. 1926.
[34] Francesco De Pinedo (Napoli, 16.II.1890-New York 3.IX.1933).
[35] *Il comandante De Pinedo a Brindisi per il battesimo di un apparecchio che reca il suo nome*, in "Il Salento Fascista", VI (1926), n. 43 del 4 novembre 1926, p.4.

Salvatore Coppola

Vogliamo pane, basta guerra. L'abbattimento del confino domestico in Terra d'Otranto negli anni della Grande Guerra[1]

1. **Premessa. la Grande Guerra e la storia di genere**

L'indagine storiografica sul rapporto tra la guerra e le donne, che costituivano una buona parte della cosiddetta "gente comune" coinvolta in una guerra che fu totale e non più soltanto dei combattenti, ha aperto e continua ad aprire nuove prospettive di ricerca nei paesi coinvolti nel conflitto. La storia di genere favorisce un'attenzione sempre crescente verso la "storia dal basso", verso la storia di quanti, negli anni di guerra, sono stati soggetti attivi e partecipativi, anche se per molti anni emarginati nel racconto del "grande evento". La presenza delle donne nelle manifestazioni contro la penuria alimentare e per la pace non fu un fenomeno solo italiano. Ci sforzeremo di raccontare la guerra di quanti, vivendo all'interno del fronte interno, sia pure in un'area periferica come il Salento, sono stati protagonisti attivi che meritano di trovare una collocazione nella Storia. Dopo aver prestato tutta la doverosa e riconoscente attenzione agli "eroi del fronte" (pur nella consapevolezza che la stragrande maggioranza dei Caduti e dei mutilati quella guerra non l'avevano voluta), la prospettiva dal basso o, per utilizzare un termine caro al mondo accademico, "l'approccio microanalitico", consente di guardare alle mogli, alle figlie, alle madri e alle sorelle rimaste in casa, così come ai fenomeni di trasformazione degli assetti sociali

[1] Relazione svolta il 21 febbraio 2017, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale, nella VI sessione, avente a tema *La ridefinizione del ruolo della donna in occasione e per effetto della Grande Guerra*, dell'XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

determinati dal conflitto, allo scopo di meglio comprendere la trasformazione del ruolo della donna nei tre anni di guerra[2].

Nel corso di un convegno promosso dalla Società delle Storiche Italiane (i cui atti sono stati pubblicati nel 2015)[3], più di una voce si levò per lamentare la non ancora sufficiente produzione storiografica sul tema della partecipazione delle donne alle manifestazioni di

[2] R. BIANCHI e M. PACINI, *Donne "comuni" nell'Europa della Grande Guerra. Saggio introduttivo*, in «Genesis», XV/1 2016, osservano che, a partire dagli anni ´60 «è maturata una nuova sensibilità verso una storia dal basso degli uomini e delle donne ordinari, attenta alle dinamiche economiche, sociali e culturali, alla relazione sessuata tra individui, gruppi e collettività, alla componente soggettiva e simbolica della produzione del sapere, della memoria e dei sistemi di potere» (p.7). Sugli orientamenti delle masse popolari negli anni di guerra, la ricerca ha preso avvio con la pubblicazione di un saggio di R. DE FELICE (*Ordine pubblico e orientamenti delle masse popolari italiane nella prima metà del 1917*) apparso sulla *Rivista Storica del Socialismo* nel 1963 (n. 20, pp. 467-504); l'autore ha riportato le relazioni ministeriali sull'orientamento delle masse popolari nella prima metà del 1917. Sul ruolo delle donne nelle manifestazioni di protesta per il pane e contro la guerra, i lavori più importanti sono quelli di A. BRAVO, *Donne contadine e Prima Guerra Mondiale* (pubblicato sulla rivista *Società e Storia*, n. 10/1980) e di G. PROCACCI, autrice del saggio *La protesta delle donne nelle campagne in tempo di guerra*, pubblicato nel 1991 (*Annali dell'Istituto Cervi* 13/1991, pp. 37-86), poi ripreso e ampliato all'interno del volume *Dalla rassegnazione alla rivolta. Mentalità e comportamenti popolari nella Grande Guerra*, Bulzoni, Roma 1999; della stessa, *Condizioni dello spirito pubblico nel Regno: i rapporti del Direttore Generale di Pubblica Sicurezza nel 1918*, in P. GIOVANNINI (a cura di), *Di fronte alla Grande Guerra. Militari e civili tra coercizione e rivolta*, Ancona 1997. E' interessante anche il saggio di F. THEBAUD, *La Grande Guerra: età della donna o trionfo della differenza sessuale?* in G. DUBY-M. PERROT (a cura di), *Storia delle donne in Occidente. Il Novecento*, vol. II, Laterza, Bari 1992. La bibliografia sulla Grande Guerra è ovviamente amplissima; citiamo solo alcuni dei lavori più importanti e significativi: P. PIERI, *L'Italia nella prima guerra mondiale*, Einaudi, Torino 1965; P. MELOGRANI, *Storia politica della grande guerra 1915-1918*, Laterza, Bari 1969; G. ROCHAT, *L'Italia nella prima guerra mondiale*, Feltrinelli, Milano 1976. Sul dramma dei prigionieri di guerra citiamo i lavori di L. SPITZER, *Lettere di prigionieri di guerra italiani 1915-1918*, Boringhieri, Torino 1976 e G. PROCACCI, *Soldati e prigionieri italiani nella Grande Guerra*, Editori Riuniti, Roma 1993.

[3] S. BARTOLONI, (a cura di), *La Grande Guerra delle italiane. Mobilitazione, diritti, trasformazioni*, Viella, Roma 2015.

protesta contro la guerra. Si sottolineò, in particolare, che, se qualche progresso si era fino ad allora registrato negli studi sul ruolo che le donne avevano avuto nelle città, soprattutto in quelle industriali come Milano e Torino (dove a scatenare i moti dell'agosto 1917 furono le proteste delle donne per il carovita), risultavano ancora carenti le ricerche sulle manifestazioni di protesta per il pane e contro la guerra promosse dalle donne delle campagne, nonostante l'impulso venuto da un convegno promosso nel 1991 dall'*Istituto Cervi*, i cui atti furono pubblicati l'anno successivo[4]. Nel corso del convegno della Società delle Storiche Italiane del 2014 fu lanciato un appello agli studiosi e ai ricercatori a incrementare le indagini di storia locale considerate "le più idonee a restituirci in tutta la loro varietà il valore e il sapore del modo di vivere la guerra da parte di una massa di donne comuni"[5]. Su ciò che la guerra aveva significato per le donne, sulle molteplici attività che le videro impegnate, nonché sugli enormi sacrifici patiti, sia il potere politico, sia la storiografia hanno steso per molto tempo un velo di oblio, durato in Italia, dal punto di vista storiografico, fino ad anni abbastanza recenti[6].

---

[4] P. CORTI (a cura di), *Le donne nelle campagne italiane del Novecento*, in «Annali dell'Istituto Cervi», n. 13, Il Mulino, Bologna 1992. Il saggio che maggiormente ha focalizzato il tema della lotta delle donne delle campagne è quello di G. PROCACCI, *La protesta delle donne nelle campagne in tempo di guerra*, cit.; della stessa, *Dalla rassegnazione alla rivolta*. *Mentalità e comportamenti popolari nella grande guerra*, cit.

[5] S. SOLDANI, *Donne italiane e Grande Guerra al vaglio della storia*, in S. BARTOLONI (a cura di), *La Grande Guerra delle italiane*, cit., pp. 49-50.

[6] A proposito del tentativo di rimozione di ciò che la guerra aveva significato per le donne, S. SOLDANI, *Donne italiane e Grande Guerra al vaglio della storia*, cit., scrive: «Come in ogni altro paese coinvolto e stravolto dalla guerra, anche in Italia fu ovviamente il fronte – le battaglie, i combattenti, i caduti – a occupare per intero la scena delle rievocazioni e delle commemorazioni pubbliche e private nel lungo, travagliato dopoguerra […] perse rapidamente consistenza e concretezza l'interesse per ciò che la guerra aveva significato per le donne, sia in termini di mutamenti nelle condizioni e nelle prospettive di vita e di lavoro, sia in termini di promozione e gestione di attività assistenziali e propagandistiche» (p. 21).

Agganciandoci a qualche utile e lodevole iniziativa promossa qualche anno fa dalla Direzione Regionale Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia e dalle Società di Storia Patria di Lecce e di Brindisi, e convinti che sia giunto il tempo di colmare un vuoto negli studi sulle lotte per il pane e per la pace che hanno visto protagoniste le donne di Terra d'Otranto, ci siamo proposti di raccontare la guerra di quanti (donne soprattutto, ma anche ragazzi e anziani), vivendo nel cosiddetto fronte interno, sia pure in un'area periferica come il Salento, sono stati protagonisti attivi che meritano di trovare una collocazione nella Storia[7].

In molte aree del paese, la guerra ha favorito il coinvolgimento sociale delle donne in attività che prima erano di quasi esclusiva competenza degli uomini; non solo operaie di fabbrica, ma anche tranviere, ferroviere, impiegate nella pubblica amministrazione, negli uffici postali e nelle aziende di telecomunicazione. In Terra d'Otranto il fenomeno dell'impiego delle donne in attività industriali fu abbastanza limitato rispetto ad altre regioni del Centro Nord, anche se c'è stata una loro limitata utilizzazione negli uffici postali e telegrafici, soprattutto nelle città capoluogo di Circondario (Brindisi, Taranto e Lecce). Il rientro dei reduci avrebbe poi provocato (agli inizi degli anni Venti) fenomeni maschilisti di rivendicazione di quei posti che gli uomini ritenevano fossero di loro esclusivo appannaggio, per cui le donne sarebbero state invitate (per usare un eufemismo) a rientrare nei loro tradizionali ruoli familiari,

[7] Sulle *sommosse* delle donne salentine si vedano alcuni saggi pubblicati in *dire In Puglia* (n. 5/2014), rivista del Ministero Beni e Attività culturali e del Turismo – Direzione Regionale Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia; si segnalano, in particolare, G. BINO, *A tutte le donne del Sud dai "cuori di cicoria" (V. Bodini), che tra il mare e la terra vissero l'Italia della Grande Guerra per esistere da "Cittadine"* (pp. 103-106); L. BRUNO – D. RAGUSA, *"vogliamo gli uomini nostri… basta il sangue versato". Sommosse di donne salentine per il pane negli anni della Grande Guerra* (pp. 107-112); M. ALFONZETTI, *"Per la Patria": il contributo delle donne alla Grande Guerra* (pp. 113-115). Sul tema *Donne e Grande Guerra* si sono tenuti due convegni a Lecce (dicembre 2016) e a Brindisi (febbraio 2017) promossi dalle rispettive sezioni della Società di Storia Patria per la Puglia.

fortemente esaltati dalla propaganda del regime fascista. Fu in parte diverso il fenomeno nelle campagne, dove, negli anni di guerra, la maggior parte delle donne continuarono a svolgere gli stessi lavori che prima svolgevano insieme con i propri uomini, ma con un aumentato carico di responsabilità.

Nell'estate del 1921, quando governo e vertici militari erano impegnati a creare o consolidare il mito della Guerra, alle autorità periferiche dello Stato fu chiesto di far conoscere quali fossero stati il contegno e lo spirito delle popolazioni negli anni del conflitto, in particolare: 1) il loro atteggiamento nei riguardi della guerra; 2) il contegno tenuto a seguito delle disposizioni adottate in materia alimentare e di altri generi di consumo, quello tenuto durante le azioni del nemico e nei confronti dei provvedimenti speciali e generali relativi all'ordine pubblico richiesti dallo stato di guerra, e quello tenuto a seguito dell'adozione di provvedimenti limitativi delle libertà individuali e collettive.

Sollecitato dal prefetto a fornire le informazioni richieste, il sottoprefetto di Taranto scrisse che in tutti i paesi del Circondario la popolazione aveva manifestato un "elevato senso di patriottismo e serbato un contegno dignitoso ed ammirevole, quale imponeva l'ora storica che la Nazione attraversava". La città, dichiarata Piazzaforte, era stata retta con pieni poteri dal Comandante in Capo del Dipartimento Marittimo. Pur essendo state molte le limitazioni in materia di libertà individuale e collettiva (il coprifuoco, un permesso speciale di soggiorno e di transito per i forestieri, la chiusura anticipata dei pubblici esercizi, l'oscuramento della città, le restrizioni alimentari), le stesse erano state "sopportate con rassegnazione senza la minima protesta"[8]. Il sottoprefetto di Brindisi, dopo avere lamentato la difficoltà di reperire nell'Archivio del Gabinetto della Sottoprefettura documenti che potessero consentire di rispondere in modo esaustivo, essendo stati i poteri civili

[8] Archivio di Stato di Lecce (ASLE), *Prefettura, Gabinetto*, busta 192, fascicolo 2068, relazione dell'8/8/1921.

"assorbiti", negli anni di guerra, dall'Autorità militare preposta al Comando della Piazzaforte, scrisse che la popolazione della città si era dimostrata "tollerante ed osservante degli ordini che ne limitavano la libertà e le imponevano speciali sacrifici" (la frequente soppressione della pubblica illuminazione, la chiusura serale di teatri e ritrovi, l'obbligo per i forestieri di munirsi di uno speciale permesso per entrare e uscire dalla Città, il divieto serale di circolazione) e che aveva sopportato con animo sereno "sì numerose dure prove", senza perdersi d'animo neanche a seguito dell'affondamento, avvenuto il 27 settembre 1915, della Regia Nave *Benedetto Brin*, ancorata nel porto. Aggiunse che in tutti i Comuni del Circondario erano stati istituiti Comitati di assistenza civile per mantenere vivo lo spirito di resistenza e per prestare aiuto morale e materiale a quanti ne avevano avuto bisogno e che le popolazioni avevano mantenuto "alto spirito patriottico e contegno rassegnato ai dolori e alle dure prove della guerra", anche se, in alcune circostanze, era stata notata "una certa stanchezza" ed erano stati rifiutati i sussidi militari perché "veniva invece reclamata la cessazione della guerra e la restituzione dei combattenti alle loro case", anche se si era trattato di "manifestazioni sporadiche, deboli, che sbollirono subito mediante l'opera persuasiva delle autorità comunali"[9]. Il sottoprefetto di Gallipoli rispose in modo alquanto stringato che la popolazione del Circondario "aveva serbato sempre contegno patriottico" e si era mostrata "sempre disposta a sopportare ogni limitazione e privazione"[10].

Sulla base dei dati e delle informazioni pervenutegli dai sottoprefetti, il prefetto comunicò al Comando della Divisione Militare di Bari che la popolazione di Terra d'Otranto aveva mantenuto "un elevato senso di patriottismo", che tutti, senza distinzione di classe, avevano serbato "un contegno dignitoso ed ammirevole e con alto spirito di disciplina avevano sopportato, sia le

[9] *Ivi*, relazione del 10/8/1921.
[10] *Ivi*, relazione del 26/8/1921.

restrizioni imposte in materia annonaria, sia quelle adottate per prevenire incursioni aeree e per difendersi dallo spionaggio nemico", che, non solo non c'era stata nessuna manifestazione contraria alla guerra, ma che, in occasione dell'emissione dei prestiti di guerra, la provincia non era stata seconda alle altre per le sottoscrizioni, avendo tutti i cittadini, di ogni grado sociale, risposto nei limiti delle proprie disponibilità, al "patriottico appello del Governo". Aggiunse che le popolazioni della provincia non avevano mostrato "segni di stanchezza o di sfiducia nella guerra" ed avevano accettato tutte le conseguenze dello stato di guerra "con nobile spirito di sacrificio, e senza alcuna manifestazione che avesse potuto turbare la serenità del grave pericolo che si attraversava, e che venne superato con ammirevole rassegnazione"[11].

Le risposte fornire contenevano molte inesattezze e alcune falsità. A partire, infatti, dall'autunno del 1916, quando si fecero più difficili le condizioni alimentari a causa della riduzione delle razioni giornaliere di pane, della sensibile diminuzione dei rifornimenti di pasta, riso, patate e altri generi alimentari, ma anche dei fenomeni speculativi coperti e protetti molto spesso dalle autorità comunali, le donne salentine furono protagoniste di una serie di manifestazioni, documentate solo in parte dalle scarne fonti prodotte dalla Prefettura (e catalogate nella categoria archivistica dell'ordine pubblico). Solo l'archivio giudiziario (i *processi del giudice istruttore*) conservato presso l'Archivio di Stato di Lecce e, per quanto riguarda Taranto, i processi del Tribunale Militare conservati presso l'Archivio centrale dello Stato, ci consentono di avere un quadro esaustivo di quanto accaduto nel triennio 1915-1918. Da quelle carte emergono nitide le ragioni della protesta, il numero delle donne che vi parteciparono, le reazioni stizzite e a volte violente dei tutori dell'ordine pubblico, le sofferenze del carcere e tante altre informazioni che, proprio perché legate a processi e dibattimenti, promanano, non solo dai funzionari periferici e statali (le cui relazioni potrebbero essere di parte e

[11] *Ivi*, relazione inviata il 21/9/1921 al Comando della Divisione Militare di Bari.

incomplete), ma anche dalle protagoniste di quelle vicende, dai testimoni, dagli avvocati, dai giudici[12]. Quanto al "nobile spirito di sacrificio" con cui le popolazioni di Terra d'Otranto avrebbero accettato le restrizioni imposte dallo stato di guerra, le centinaia di sentenze di condanna emesse dal Tribunale di Guerra della Piazza Marittima di Taranto e dai Tribunali ordinari sono la prova più evidente di quanto le informazioni fornite dal prefetto fossero pressoché prive di fondamento. I casi più frequenti di condanna per violazione dei bandi militari riguardavano il mancato rispetto delle disposizioni sul coprifuoco e sulla luce (c'era l'obbligo di tenere le luci delle case spente o di non farle filtrare all'esterno), di quelle sull'orario di chiusura dei pubblici esercizi e sul divieto di soggiorno (ai forestieri di passaggio era fatto obbligo di darne comunicazione alle autorità militari), sulle limitazioni alla circolazione notturna o al transito in zona di guerra senza documenti d'identità, sulla censura postale; furono frequenti i casi di condanna per diffusione di notizie "atte a mettere in pericolo la Piazza Marittima di Taranto" o a "deprimere lo spirito pubblico" (in violazione del Decreto Luogotenenziale del 4/10/1917) o per avere pronunciato "frasi sediziose e denigratrici della guerra" o per "ingiurie a superiore mercé corrispondenza in zona di guerra" (in violazione del Bando Cadorna emanato il 28/7/1915) o per avere "manifestato idee contro la guerra"[13].

[12] Per le fonti della Prefettura conservate presso l'Archivio di Stato di Lecce, si vedano i seguenti fondi: Prefettura (Carte di Gabinetto) e Tribunale Civile e Penale (processi e sentenze); per le fonti dei Ministeri dell'Interno e di Grazia e Giustizia (Sezione Affari Penali) conservate presso l'Archivio Centrale dello Stato (ACS), si vedano i fondi A5G (Prima Guerra Mondiale) e quelli della Direzione Generale di Pubblica Sicurezza (DGPS), Affari Generali e Riservati (AAGGRR) del Ministero dell'Interno, oltre ai fondi della Presidenza del Consiglio dei Ministri (Sezione 1ª Guerra Mondiale) e le Carte Salandra, Boselli e Orlando.

[13] ACS, *Tribunale di Guerra della Piazza Marittima di Taranto, Sentenze penali*, Volumi Vº-VIIº (1917) e IXº-XIIº (1918). I processi intentati a militari riguardavano casi di insubordinazione, tentata mutilazione volontaria, diserzione, renitenza alla leva, distruzione di oggetti militari, simulazione d'infermità; il Tribunale si

Per la prima volta dall'Unità d'Italia, tutta una serie di reati (assembramento vietato, oltraggio e violenza a pubblici ufficiali, danneggiamento, ecc.) vennero contestati a donne "comuni" che, abbattendo il confino domestico, uscirono dall'anonimato ed entrarono nelle carte giudiziarie, perché si trovarono a essere protagoniste delle manifestazioni di protesta per il pane e contro la guerra che si svolsero in molti paesi di Terra d'Otranto. Fino a quel momento, anche se i problemi per cui si era lottato avevano riguardato le condizioni di lavoro delle donne – come accadde nel 1906 in occasione dello sciopero per l'abolizione del "cappuccio" utilizzato dalle raccoglitrici di olive – i protagonisti principali di quelle lotte erano stati gli uomini, anche se non sono mancati nella storia del movimento di emancipazione delle classi subalterne salentine episodi che hanno visto la presenza femminile alla testa dei cortei di protesta. Se si spulciano gli archivi giudiziari del periodo compreso tra il 1861 e il 1915, si constata come le donne siano state costrette a comparire dinanzi a un pretore o a un giudice istruttore per tutta una serie di reati legati, o alla specificità della condizione femminile (procurato aborto, infanticidio, esercizio della prostituzione), o alla loro condizione di subalternità giuridica (adulterio), qualche volta per furto; gli assembramenti, i tumulti, i danneggiamenti, l'oltraggio e la violenza a pubblici ufficiali erano stati – per così dire – appannaggio degli uomini. Tra il 1916 e il 1918, la maggior parte dei processi a carico degli uomini riguardarono, invece, casi di renitenza alla leva, diserzione, disfattismo, violazioni al decreto luogotenenziale del 6 maggio 1917 sui calmieri, solo eccezionalmente per avere partecipato a manifestazioni di protesta. La guerra rese possibile un cambiamento

occupava anche dei reati connessi alla produzione e al commercio di generi alimentari (vendita di prodotti a prezzo superiore a quello indicato nei calmieri), alla panificazione (nei casi in cui si utilizzava farina abburattata al 75%), oltre che di reati comuni come il furto (a carico di militari); le pene inflitte a seguito di sentenze di condanna emesse tra il 1916 e il 1918 furono dichiarate estinte per amnistia ai sensi del Regio decreto del 2/9/1919.

del ruolo delle donne salentine, specie per quanto attiene alle relazioni con l'esterno. Furono loro, infatti, a occuparsi di quanto necessitava per il lavoro nei campi (acquisto delle sementi, assunzione di manodopera, consegna dei prodotti agli ammassi statali, pratiche burocratiche di vario genere) di cui prima si occupavano esclusivamente gli uomini. Furono loro a dover salire le scale dei palazzi municipali per presentare le domande di sussidio o di rilascio delle tessere annonarie o per sollecitare la concessione di licenze agricole a favore di mariti e figli. La guerra, in ultima analisi, facilitò l'abbattimento delle barriere domestiche che fino ad allora avevano impedito alle donne di intessere relazioni sociali che non fossero legate a funzioni e pratiche religiose o alla visita, insieme con mariti e fratelli, di fiere e mercati[14].

2. Le ragioni della protesta

Dopo un primo periodo di composta rassegnazione e di accettazione quasi fatale dell'evento bellico, a partire dalla seconda metà del 1916 si diffuse tra le donne delle campagne un sentimento di ribellione che le portò, non solo a inscenare manifestazioni di protesta per il ritardato pagamento dei sussidi destinati alle famiglie dei richiamati, per gli abusi che si commettevano nell'assegnazione delle tessere annonarie, per la cattiva qualità del pane, ma anche per la presenza nel paese di deputati e funzionari governativi che sostenevano la campagna per il prestito nazionale, il che significava

[14] *La Provincia di Lecce* del 16/9/1917 («Quando la Patria, nel maggio del 1915, chiamò a raccolta tutti i suoi figli, i contadini di Puglia abbandonarono serenamente l'aratro e la falce e la vanga, sostituiti nell'aspro travaglio dall'abnegazione delle madri, delle sorelle, delle spose»); R. BIANCHI, *Quelle che protestavano, 1914-1918*, in S. BARTOLONI (a cura di), *La Grande Guerra delle italiane*, cit., scrive: «La guerra non comportò semplicemente un inserimento delle donne nei settori della produzione considerati prettamente maschili, ma il peso del lavoro per le famiglie contadine ricadde unicamente sulle forze di coloro che erano rimasti» (p. 203).

che la guerra sarebbe continuata ancora a lungo. A volte erano le maestre di scuola o le "signorine di buona famiglia" chiamate a fare da madrine in occasione di manifestazioni patriottiche ad essere bersaglio della loro contestazione. Veniva maturando in tal modo una coscienza di classe che le portava a odiare tutti coloro che venivano percepiti come fautori della guerra e responsabili delle dure condizioni di vita proprie e delle proprie famiglie (gli agrari che imboscavano i prodotti e li vendevano al mercato nero, i grossi commercianti, i proprietari dei forni, le maestre di scuola, le madrine di guerra, le autorità comunali e quelle statali che non impedivano gli abusi e venivano per questo percepite come complici di profittatori, accaparratori e, in definitiva, "affamatori del popolo"). In Terra d'Otranto, a parte la presenza marginale di anziani e ragazzi, la protesta assunse un carattere esclusivamente femminile[15].

La penuria dei generi alimentari, l'aumento dei prezzi spesso drogato da fenomeni di accaparramento e speculazione, le resistenze degli agrari a rispettare i decreti sul calmiere, le politiche clientelari e i favoritismi di cui si macchiarono molto spesso le classi dominanti (compresi molti amministratori comunali), l'insufficienza o il ritardo nell'erogazione dei sussidi governativi a favore delle mogli dei richiamati, le mancate concessioni delle licenze agricole furono le cause scatenanti delle manifestazioni di protesta che, partite come proteste per il pane, finirono molto spesso col diventare delle vere e proprie manifestazioni contro la guerra, represse, queste ultime, con maggiore durezza rispetto alle altre, tant'è che le donne arrestate

[15] G. PROCACCI, *Dalla rassegnazione alla rivolta. Mentalità e comportamenti popolari nella grande guerra*, Bulzoni, Roma 1999, scrive: «Nelle campagne lo spopolamento seguito al richiamo alle armi, l'emorragia di uomini giovani prodotta negli ultimi anni prebellici dal flusso migratorio […] tutto ciò contribuì a determinare nel periodo bellico manifestazioni di protesta quasi esclusivamente composte da donne […]. La collera popolare si rivolgeva dunque contro i benestanti, accusati di comportarsi come se la guerra non li riguardasse, contro i commercianti, contro i nuovi ricchi, cioè industriali, commercianti, mediatori, ma anche contro lo Stato che permetteva e favoriva le discriminazioni (p. 58 e pp. 90-91).

venivano, in qualche caso, rinviate al giudizio, non della Magistratura ordinaria, ma del Tribunale Militare di Taranto; un orecchio particolare vigilava anche sulle omelie dei sacerdoti, ai quali era fatto divieto di invitare i fedeli a pregare per la pace.

La causa principale e più immediata delle manifestazioni di protesta fu la riduzione delle razioni di pane e di altri generi di prima necessità (requisiti per esigenze belliche), accompagnata alla cattiva qualità degli stessi; del malcontento incipiente e diffuso già nei primi mesi del 1916 si fece portavoce lo stesso prefetto di Lecce[16]. Causa non ultima della penuria di cereali e altri generi alimentari fu la resistenza degli agrari a consegnare parte dei prodotti agli ammassi. Il Ministero della Guerra, impegnato a garantire che la destinazione di risorse alimentari destinate ai combattenti avesse carattere prioritario, sosteneva che lo scopo della requisizione effettuata o da effettuare era quello di garantire la fissazione di "prezzi ragionevoli" a favore della popolazione civile. Delle difficoltà in cui versava la provincia di Terra d'Otranto si fece portavoce la Camera di Commercio di Lecce[17].

[16] ACS, *Presidenza del Consiglio dei Ministri (Guerra Europea 1916)*, b. 30, fasc. 17.2, lettera del prefetto di Lecce al Ministero dell'Interno del 5/2/1916 («La situazione nei Comuni a causa della mancanza di grano è difficilissima; tale situazione va aggravandosi, non solo perché Ministero Agricoltura, Industria e Commercio non ha esaudite tutte richieste cereale da tempo fatte dal consorzio granario, ma anche perché autorità militare sta precettando grano granturco ed orzo qui esistente presso privati, limitando sempre più disponibilità sulle quali potevasi fare assegnamento per far presente bisogni popolazione. In tale condizione di cose reputo opportuno pregare Ministero perché ad evitare incidenti voglia interessare Ministero Agricoltura a soddisfare al più presto richieste comuni consorzio e Ministero Guerra a sospendere operazioni precettazione cereale in questa provincia»).

[17] *Ivi*, comunicato del Ministero della Guerra dell'8/2/1916; nota del presidente della Camera di Commercio di Lecce del 28/3/1916 («Sindaci Provincia preoccupati mancanza grano farina sollevano dubbi circa interpretazione disposizione Governo fissanti lire cinquanta quintale prezzo massimo farine sostenendo inapplicabilità decreto stesso a farine provenienti altre Province. Se tale inapplicabilità non si riconoscesse esplicitamente essendo insufficientissima produzione locale anche

Le resistenze dei grossi proprietari terrieri a consegnare una parte dei cereali agli ammassi preferendo venderli al mercato nero erano alla base delle continue richieste di grano da parte del Consorzio Granario provinciale e dei Comuni, sostenute, in molte occasioni, dalla Prefettura; si creava in tal modo una pericolosa situazione di tensione che avrebbe avuto serie conseguenze per la tenuta dell'ordine pubblico. Quando, a partire dalla seconda metà del 1916, si diffuse tra le masse popolari la *psicosi del pane*, con il conseguente aumento di richieste di cereali da parte dei Consorzi Granari, il Ministero dell'Approvvigionamento sollecitò i prefetti ad attivarsi per "facilitare il lavoro delle disposte requisizioni" e a stroncare la "ressa verso l'approvvigionamento di Stato" attraverso un vaglio preventivo delle richieste, prima che le stesse venissero trasmesse ai competenti uffici ministeriali. Occorreva, infine, convincere le popolazioni che le requisizioni costituivano una più sicura garanza per i futuri approvvigionamenti, come si legge in una circolare diramata ai prefetti, dai quali il governo si attendeva che esplicassero una "incessante vigilanza ed una ferrea energia" affinché l'applicazione dei provvedimenti già adottati preparasse il terreno per l'adozione di ulteriori e più duri provvedimenti (per esempio il confezionamento del pane con una riduzione della percentuale di farina utilizzata)[18].

tempi normali mancherebbe consumo Provincia quantitativo oltre duemila quintali giornalieri. Data evidenza gravissime conseguenze tale mancanza invochiamo provvedimenti che eliminino dubbi sollevati ed assicurino possibilità continuare rifornimento farine»).

[18] ACS, *Carte Vittorio Emanuele Orlando*, b. 54, fasc. 1507 («Da un lato, un certo panico che ha guadagnato le masse, spinge verso gli accaparramenti individuali; dall'altro lato, i contadini preferiscono tenere il grano per conto loro, poco attratti dal prezzo attuale. Ripeto che io non intendo disconoscere come tali cause siano produttive di effetti capaci di spiegare l'attuale ressa verso l'approvvigionamento di Stato, ma si tratta precisamente di contrastare tali tendenze e, sopra tutto, di non secondarle […]. Ricordo ai signori Prefetti un'osservazione fatta nella mia precedente circolare, e cioè, che, nello eccezionale momento in cui versiamo, i criteri attraverso i quali si forma la preoccupazione dell'ordine pubblico, vanno

Sul problema del razionamento del pane fece sentire la propria voce Antonio Salandra il quale, in una lettera indirizzata al suo successore alla guida del governo Paolo Boselli, lo mise in guardia dai rischi che si diffondesse in Puglia la convinzione che la causa della mancanza di pane fosse la guerra, che, se fino ad allora le masse popolari avevano accettato con una certa rassegnazione, diventerebbe "odiosa e maledetta":

«Tutto il Mezzogiorno e le isole, contadini in massima parte braccianti e privi di provviste familiari, vivono di pane e di farine, e non di altro, o l'altro è insignificante o non conta. Ma il pane quanto ne occorra è considerato come un diritto naturale, a cui non v'è autorità al mondo che possa imporre limiti. Se si formasse l'opinione che a causa della guerra manca il pane, la guerra diventerebbe odiosa e maledetta; mentre ora è accettata dalle classi più elevate con virile fiducia, dalle masse (e non si può pretendere di più) con serena rassegnazione. Concludo che a qualunque costo occorrerebbe evitare, ora o poi, provvedimenti che limitino quantitativamente il consumo del pane e delle farine. La qualità importa meno; sebbene anche per questa non si possa, senza generare malcontento, peggiorare sensibilmente da quello che ora è diventata. Il pane nel Paese bisogna considerarlo importante quanto le munizioni in guerra»[19].

---

apprezzati in maniera del tutto diversa da quella che nei tempi ordinari. E' meglio affrontare subito una minaccia di una difficoltà attuale, anziché ricorrere a ripieghi i quali, se rinviano quella minaccia, la faranno riapparire a scadenza più o meno breve ma in condizioni ben più gravi e pericolose […]. Non è il caso di suscitare impressioni di allarme, ma, pur evitando tali estremi, le SS.LL. mostreranno di avere un alto senso del compito Loro affidato, se, coi mezzi di cui dispongono, prepareranno l'opinione pubblica delle rispettive Province ad accogliere con patriottica e disciplinata rassegnazione non solo le restrizioni già apportate, ma anche quelle che inevitabilmente si preparano»).

[19] Da G. B. GIFUNI (a cura di), *Il diario di Salandra*, Pan editrice, Milano 1969, pp. 115-116, lettera del 16/11/1916 (riprodotta da G. PROCACCI, *Dalla rassegnazione alla rivolta*, cit., pp. 78-79. Sulle conseguenze delle requisizioni, ASLE, *Prefettura,*

Del fatto che la causa principale delle manifestazioni di protesta fosse la riduzione delle razioni alimentari erano convinte anche le autorità militari delle Piazze Marittime di Taranto e Brindisi. Il comandante della Piazza di Taranto, ad esempio, segnalò al ministro della Guerra che gli incidenti accaduti in alcuni paesi del Circondario erano dovuti esclusivamente ai provvedimenti di razionamento della farina e riduzione della razione giornaliera di pane:

> «Lo scrivente ritiene opportuno richiamare ancora una volta la benevola attenzione di codesto ministero sul grave problema, che involge in massima parte la tranquillità delle popolazioni dei numerosi centri che fanno parte del territorio di questa Piazza Marittima e di cui questo Comando in capo vivamente si preoccupa, ben conoscendo il malumore vivo che serpeggia da tempo specie tra la popolazione rurale ed operaia, in cui il bisogno delle farine e del pane è maggiormente sentito, costituendone la principale alimentazione. I disordini verificatisi nei Comuni vicini di Sava, Manduria e Martina Franca costituiscono appunto la prova evidente di tale stato di cose»[20].

Un'altra causa delle periodiche manifestazioni di protesta fu la requisizione forzata di cereali e bovini. I provvedimenti sulla requisizione, da una parte, e quelli sul razionamento del pane, dall'altra, uniti alla percezione diffusa che la guerra sarebbe durata ancora a lungo, crearono le condizioni perché, a partire dall'inverno

Gabinetto, b. 272, fasc. 3031; b. 273, fascicoli 3054, 3057 e 3060; *ivi*, *Tribunale civile e penale, Sentenze penali 1918*, sentenza n. 266 del 18/2/1918.

[20] ACS, *Presidenza del Consiglio dei Ministri (Guerra Europea 1916)*, b. 30, f. 17.2, comunicazione del comandante della Piazza Marittima di Taranto vice ammiraglio Cerri al Ministero della Marina del 13/5/1917.

1916/1917, in molti paesi di Terra d'Otranto si scatenassero una serie di manifestazioni di protesta[21].

Se le cause immediate delle proteste e delle agitazioni furono le condizioni di vita e di lavoro delle famiglie contadine (costituite nella quasi generalità da donne, invalidi, vecchi e ragazzi), furono determinanti anche le cause soggettive del fenomeno, quelle che rientrano nella categoria dei "fattori psicologici"; ovvero, le sofferenze patite a seguito dell'allontanamento forzato di mariti, figli e fratelli, con la conseguente assunzione dei maggiori carichi di lavoro e di responsabilità nella conduzione della famiglia; ma anche, l'angoscia derivante dalla mancanza di notizie sulla sorte dei propri cari o la conoscenza confusa (a seguito delle informazioni fornite dai militari rientrati per una breve licenza agricola) di quanto accadeva al fronte e la progressiva presa di coscienza che la guerra sarebbe durata a lungo. Creava forti tensioni, inoltre, la percezione di subire un'ingiustizia nel constatare che, mentre tutti i maschi delle famiglie delle classi povere erano al fronte, molti figli dei "signori" rimanevano a casa, occupati nei servizi comunali di razionamento dei consumi, oppure, se mobilitati, venivano "imboscati" negli uffici dei comandi militari centrali e periferici, fenomeno "deplorato" anche dai vertici militari[22]. Altra causa di forte malcontento era la

[21] Sul problema delle requisizioni, *La Provincia di Lecce* del 15/7/1917, sotto il titolo *La politica agraria italiana* scriveva: «Una viva agitazione si va creando fra gli agricoltori, i proprietari e gli esercenti di industrie armentizie per la requisizione dei bovini, così necessari in ogni sorta di lavori agricoli. Una requisizione di bovini nella nostra regione, significherebbe il completo tracollo dell'industria agricola, e granaria in special modo».

[22] ACS, *Carte Vittorio Emanuele Orlando*, b. 54, fasc. 1507, *Appunti sullo Stato d'animo delle truppe* del 15/10/1916 («Tra le file dei combattenti serpeggia un vivo malcontento che può portare a gravi conseguenze per la diminuzione di efficienza bellica, qualora non si opponga doveroso e pronto riparo. I combattenti attuali sono il residuo dei reggimenti che con entusiasmo entrarono in guerra, che con entusiasmo combattono ancora, ma con l'amarezza nell'animo per l'evidente tendenza di molti altri, legioni intere di valide forze che, con arti finissime, con l'ausilio di potenti mezzi cercano di sottrarsi al tributo di sangue e sacrificio che oggi occorre per conseguire la vittoria […]. Militari, ufficiali e truppa da sempre

percezione diffusa che la riduzione delle razioni alimentari colpiva in genere solo le classi povere, che il pane di cattiva qualità veniva destinato solo a loro, potendo i ricchi, i benestanti, i signori (visti come altrettanti accaparratori e speculatori) sottrarsi agevolmente alle requisizioni forzate e disporre di farina in abbondanza e di buona qualità. Erano le stesse autorità nazionali, compresi i vertici militari, a rilevare come, tra le cause delle rivolte, vi fossero anche la "scaltrezza degli accaparratori" e la loro "ingorda sete di guadagno"[23]. Degli "ingordi appetiti" degli speculatori era consapevole anche il prefetto di Lecce[24].

Le cause oggettive delle proteste (la paura della fame), unitamente a quelli che abbiamo indicato come i "fattori psicologici", provocarono un profondo mutamento nella mentalità delle donne

stazionano negli Uffici, nei Comandi, a partire dal Comando Supremo dove pullulano legioni di Ufficiali, sottufficiali e truppa, permanenti e non permanenti, con incarichi con arte ricercati»).

[23] ACS, *Presidenza del Consiglio dei Ministri (Guerra Europea)*, b. 120 (19.6.5), lettera del Comando Supremo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri del 20/9/1918 («l'aumento senza remore del costo d'ogni derrata, causa di un grave disagio economico, quasi senza eccezione viene attribuito alla scaltrezza di accaparratori e alla ingorda sete di guadagno di chi abilmente specula sul momento […]. L'opinione pubblica invoca la pronta attuazione dei provvedimenti annunciati dal Ministro e cioè il diretto intervento dello Stato nella distribuzione e nei prezzi dei generi di prima necessità»).

[24] ASLE, *Prefettura, Gabinetto*, b. 191, f. 2062, relazione del prefetto del gennaio 1918 («Nella seconda metà del decorso anno <1917> le condizioni di vita, in materia di generi alimentari, erano addirittura impressionanti e per di più la Provincia nostra veniva duramente provata da una terribile epidemia. La scarsezza e la mancanza di taluni generi, indispensabili per le condizioni sanitarie del momento, i prezzi eccessivi imperanti sul libero mercato (nessuno ignora la funzione meramente formalistica dei calmieri) ci indussero all'acquisto di rilevanti quantitativi di uova fresche, di latte condensato, di latte sterilizzato, di salmone, di tonno sott'olio, di carne conservata, di lardo e di strutto. Molti fra questi generi incontrarono il gradimento generale e servirono di freno agli ingordi appetiti di locali speculatori; altri non incontrarono fortuna ed occupano tuttora i nostri magazzini, nonostante le diminuzioni di prezzo, in confronto dei prezzi di acquisto, che fummo costretti ad apportare»).

salentine, che, abbattendo il confino domestico all'interno del quale erano state costrette fino ad allora per tutta una serie di ragioni storiche e sociali, finirono con l'essere ritenute, dalle autorità civili e militari, responsabili, insieme con neutralisti e pacifisti, di quella "depressione degli spiriti" che rischiava di minare la compattezza del cosiddetto fronte interno.

3. Carattere di massa delle manifestazioni di protesta e spontaneità delle stesse

La partecipazione di "donne e monelli" o di "donnicciole" o, per usare un'altra espressione che si ricava dai documenti del tempo, del "ceto contadinesco femminile", si calcolava sempre in diverse centinaia o, in alcuni casi in migliaia. Il termine che con maggiore frequenza si trova nelle carte delle autorità preposte al controllo dell'ordine pubblico è quello di *folla* (si parlava, infatti, di "folla tumultuante", "folla di donne e ragazzi", "folla turbolenta di donne minaccianti e imprecanti", "folla immensa di popolo, in gran parte donne"). La consapevolezza che i problemi posti da quelle manifestazioni erano reali, a cui si accompagnò una certa moderazione nell'utilizzo degli strumenti repressivi, impedirono che in Terra d'Otranto, nonostante in diverse occasioni si fosse minacciato il ricorso all'uso delle armi, si verificassero episodi di sangue. Eppure non furono rari i casi in cui le donne e loro ragazzi colpirono i luoghi simbolo del potere (assalto ai municipi), della repressione (taglio dei fili del telegrafo allo scopo di bloccare la richiesta di invio di rinforzi) e della stessa condizione di vita dei benestanti, spesso sindaci e assessori comunali (lancio di sassi contro i vetri delle loro case). Poiché i responsabili dell'ordine pubblico tendevano a bloccare e debellare il movimento incarcerando e rinviando a giudizio quelle che venivano individuate come le presunte promotrici, le donne arrestate (almeno 500) e quelle rinviate

a giudizio (almeno il doppio) furono molte di meno di quelle che parteciparono alle manifestazioni di protesta[25].

Le manifestazioni (registrate dai tutori dell'ordine pubblico a volte come "tumulti", a volte come "rivolte") scoppiavano in modo improvviso e spontaneo durante la distribuzione o vendita del pane o quando venivano corrisposti i sussidi di guerra. Erano quelle, infatti, le occasioni in cui masse di donne si trovavano insieme davanti agli spacci comunali o sotto i palazzi dei Municipi. A volte si trattò di fenomeni isolati, la cui pronta e dura repressione riuscì a inibire ulteriori forme di protesta collettiva, altre volte le manifestazioni si ripetevano nello stesso paese in periodi diversi; la conoscenza di quanto era accaduto in un paese spingeva le donne dei paesi vicini a inscenare altre manifestazioni ed è per questo che il fenomeno delle "rivolte" interessò pressoché la generalità dei paesi salentini. Gli uomini del potere furono colti di sorpresa dalla novità rappresentata dalla presenza così massiccia e diffusa di donne nelle manifestazioni di protesta, che furono tante e preoccuparono il governo e le autorità provinciali preposte al controllo dell'ordine pubblico e garanti della stabilità del cosiddetto fronte interno; espressione, questa, che richiamava, nella logica dei più esagitati nazionalisti e interventisti, quella di nemico interno, che andava combattuto con la stessa energia e determinazione con cui si combatteva il nemico dalle trincee. La massiccia partecipazione delle donne alle manifestazioni di protesta destò sorpresa, se non una certa preoccupazione, anche nei settori più moderati del Partito socialista italiano (soprattutto i non pochi parlamentari che facevano capo a Filippo Turati e Claudio

[25] Sul carattere delle manifestazioni di protesta nel Mezzogiorno, G. PROCACCI, *Dalla rassegnazione alla rivolta*, cit. scrive: «Nel Mezzogiorno la collera popolare esplodeva improvvisa e violenta […] la moltitudine tumultuante sfondava le porte del municipio, infrangeva i vetri, distruggeva le carte, dava fuoco ai mobili dopo averli accatastati in piazza, tagliava i fili del telegrafo e del telefono, compiva altri atti offensivi simbolici […] invadeva e saccheggiava i magazzini, prendeva a sassate, oltre agli uffici pubblici, le case dei cittadini più abbienti e di esponenti politici interventisti» (p. 98).

Treves), ma anche i dirigenti della Confederazione Generale del Lavoro, i quali guardavano con una certa diffidenza alla *spontaneità* delle agitazioni che rischiava di far regredire il movimento operaio agli ultimi decenni dell'Ottocento. E tuttavia, il carattere della spontaneità (nel senso che le manifestazioni non ebbero come guida dirigenti sindacali o di partito) non toglie alle stesse il carattere politico di contestazione del sistema di potere che si era coagulato attorno agli interessi bellici. In Terra d'Otranto, solo il tumulto di Latiano del 29-30 aprile e 1º maggio 1918 vide la presenza, tra le migliaia di manifestanti, di dirigenti socialisti della Lega dei contadini; negli altri casi prevalse dappertutto il fenomeno della spontaneità, anche se i vertici militari continuavano ad attribuire la responsabilità di quanto accadeva alla cosiddetta "propaganda disfattista" alimentata da socialisti e giolittiani. Nel Salento, i responsabili della gestione dell'ordine pubblico, restii il più delle volte a confrontarsi con i reali motivi delle proteste, si sforzarono di individuare presunte organizzatrici o "caporione" delle agitazioni, di cui attribuivano la responsabilità, almeno in parte, agli artefici della "propaganda disfattista", ma anche ai militari inviati in licenza, il che era in parte vero; in alcuni paesi, infatti, le manifestazioni coincisero con la presenza di militari che usufruivano di una breve licenza agricola[26].

Un segnale forte della trasformazione della mentalità e del comportamento delle donne è dato dalla circostanza che alle manifestazioni per il pane si accompagnarono sempre più forti e partecipate quelle contro la guerra; alle voci che gridavano "vogliamo pane", "siamo a digiuno noi e i nostri figli", "vogliamo

[26] A. GIBELLI, *La grande guerra degli italiani*, Bur, Milano 2015; G. PROCACCI, *Dalla rassegnazione alla rivolta*, cit., scrive: «Il fatto che esse <le manifestazioni> fossero nella maggior parte dei casi promosse da donne, e che ad esse mancasse il supporto organizzativo del Partito socialista faceva giungere alla conclusione che, se una protesta contro la guerra c'era stata […] essa non era uscita tuttavia dall'ambito di una ribellione spontanea, ed era pertanto priva di una portata politica collettiva» (pp. 148-149).

pane per i nostri bambini, i nostri figli muoiono di fame", "da quattro giorni mangiamo pane di orzo pessimo e crudo", si aggiunse alto e forte il grido contro la guerra: "basta guerra", "abbasso la guerra, vogliamo i nostri mariti e congiunti e non il denaro", "vogliamo la pace, non vogliamo moneta, vogliamo il ritorno dei nostri mariti", "basta la guerra, vogliamo gli uomini nostri, bastano due anni di guerra, basta il sangue versato", "vogliamo il ritorno dei nostri mariti dal fronte", "voi avete dato danaro al prestito nazionale per continuare la guerra e ve la faremo pagare". Altrettanto forte fu il grido contro gli "usurpatori del pubblico denaro" con riferimento agli amministratori comunali accusati di favoritismo nella distribuzione del pane e di altri prodotti alimentari a beneficio delle classi privilegiate, alle quali – secondo le accuse – riservavano la farina di migliore qualità, ma anche contro i commercianti che speculavano sul prezzo dei generi alimentari, contro i panificatori che speculavano su quantità e qualità del prodotto. Si protestava, non solo per la riduzione della razione giornaliera di pane (solo 250 grammi di pane "confezionato con poca farina di grano mista con abbondante farina di riso e orzo nocivo alla salute"), ma anche per la mancanza di altri generi alimentari e per il ritardato pagamento dei sussidi[27].

4. La reazione delle classi dirigenti e dei vertici militari tra attività premiale e repressione

La mobilitazione di più di cinque milioni di uomini (in gran parte contadini) fece sì che il fronte interno si identificasse, nel centro-nord, con gli operai addetti alla produzione bellica (tra loro anche molte donne), mentre, in vaste aree del Mezzogiorno, finì con l'identificarsi in gran parte con le donne. Il governo (segnatamente il

[27] ASLE, *Tribunale penale e civile, Giudice Istruttore (1917/1918)*, b. 433, fasc. 530; b. 420, fasc. 256; b. 428, fasc. 412; b. 448, fasc. 170. ACS, *Ministero dell'Interno, Direzione generale Pubblica Sicurezza, A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 100, fasc. 218/2.

Ministero dell'Agricoltura), consapevole dell'importanza crescente della funzione da loro svolta nel sostegno alla produzione agricola, avviò un'attività premiale allo scopo di "incoraggiare l'applicazione della donna ai lavori agricoli". Alle Commissioni provinciali di Agricoltura (sempre più consapevoli di quanto "degne di ammirazione" fossero le donne che sostituivano gli uomini nei lavori agricoli) e alle Cattedre ambulanti fu affidato il compito di segnalare, per ogni Comune, i nomi delle donne che avevano sostituito gli uomini nella direzione delle aziende agricole o nell'esecuzione dei lavori agricoli "abitualmente compiuti dagli uomini" alle quali sarebbero state assegnare medaglie d'oro, d'argento, di bronzo dorato e premi in denaro (da 20 a 30 lire). Nel 1916 vennero segnalate 13.000 donne alle quali il governo riteneva doveroso concedere un premio come "segno della gratitudine e della ammirazione della Nazione"[28]. Di fatto, però, a tutto dicembre 1917 i premi assegnati per l'anno precedente, ancorché comunicati alle interessate, non vennero assegnati, tanto da provocare risentimenti, malumori e comprensibili critiche da parte degli stessi dirigenti dei Comizi agrari provinciali, compreso quello di Terra d'Otranto[29].

[28] Sul Notiziario de *L'Agricoltura Salentina* – Bollettino Mensile dell'Ufficio Centrale di Lecce e delle Sezioni Circondariali di Taranto, Brindisi, Gallipoli e Tricase della Cattedra ambulante di Agricoltura per la Provincia di Terra d'Otranto – Organo del Comizio agrario di Lecce e del Sindacato Agricolo Cooperativo Salentino si legge: «Degne di ammirazione sono state le donne, le quali hanno prestato braccio forte agli uomini, tanto nella mietitura che nella trebbiatura» (anno XV, n. 7, luglio 1916, p. 216). Un decreto del Ministero dell'Agricoltura del 21/7/1917 (che reiterava analogo provvedimento emanato il 1° giugno 1916), allo scopo di incoraggiare l'opera delle donne nei lavori agricoli e di "assicurare la produzione necessaria all'approvvigionamento alimentare del Paese", stabilì di conferire premi alle donne che si sarebbero distinte "in modo esemplare, per operosità costante e produttiva, nell'attendere ai lavori agrari o alla direzione di questi, in sostituzione degli uomini chiamati alle armi" (anno XVI, n. 9, settembre 1917, pp. 243-244).

[29] *L'Agricoltura Salentina*, cit., *Premi alle donne*, Anno XVI, n. 11, novembre 1917, pp. 294-295; *ibidem*, dicembre 1917, pp. 313-314 («molte benemerite contadine hanno spontaneamente abbandonato la spola, i ferri da calzetta e –

Un altro provvedimento che mirava a migliorare la produzione agricola fu la concessione ai soldati contadini di periodi di licenza variabili dai 30 ai 40 giorni; e tuttavia, anche tale misura si sarebbe rivelata inefficace a causa delle pesanti limitazioni che i vertici militari imposero per la concessione delle licenze agricole, nel timore (per la verità non infondato) che aumentassero i casi di diserzione. Del rischio che la mancanza di manodopera maschile potesse provocare una forte diminuzione nella produzione di cereali si fece portavoce, nel Salento, la Cattedra ambulante di Agricoltura, consapevole che una buona parte dei terreni sarebbe rimasta incolta, non potendo provvedere la forza lavoro disponibile (donne, innanzitutto, ma anche vecchi e ragazzi) sostituire efficacemente gli uomini[30].

perché no? – l'uncinetto, per imbrandire le zappe lasciate inoperose in un angolo dai loro mariti, dai loro figli, dai loro fratelli e non poche anche dai loro padri […]. Esse non arrivano ad ammettere, come del resto non è facile ammettere, che per ricevere un premio di una ventina o di una trentina di lire, di una medaglia d'argento o, sia pure, d'oro, abbia da passare quasi un anno di tempo […] eppure è certo che esse seguiteranno ad intensificare l'opera loro nel lavoro dei campi finché non sarà vittoriosamente compiuta l'opera dei loro congiunti, che ora specialmente è rivolta a scacciare il nemico dal suolo italiano, non tarderanno a reclamare i premi che loro spettano come modesto compenso ai loro sacrifici ed alla abnegazione e come esempio per tutte quelle che non ancora avessero – fortunatamente poche – dedicato il loro braccio a vantaggio della Nazione […]. Ci giungono lagnanze e reclami di alcune donne le quali […] ancora aspettano la medaglia o la piccola somma da cui il premio è rappresentato […]. Noi ci permettiamo di osservare che, se del conferimento dei premi alle donne per spronarle a prendere sempre più parte attiva ai lavori dei campi si vuole ottenere il maggior utile, è necessario che il conferimento sia fatto senza quelle eterne lungaggini che omettono ogni efficacia all'opportunissimo provvedimento»).

[30] *Ibidem*, Anno XV, n. 8, agosto 1916, pp. 222-223: «Nell'imminente campagna la superficie seminata a cereali subirà altra diminuzione perché scarseggia sempre più la manodopera e si è accentuata la deficienza del bestiame da lavoro […]. Il provvedimento preso dal Governo con Decreto luogotenenziale per le licenze agli agricoltori apporterà qualche vantaggio, non si può negare; ma non tale da potere impedire che molti terreni restino incolti ed improduttivi […]. La manodopera rimasta sui campi, costituita dagli invalidi, dai vecchi, dai ragazzi e dalle donne,

Quanto agli strumenti repressivi messi in campo per contrastare il cosiddetto "nemico interno", lo Stato si attrezzò di leggi speciali fin dal 23/5/1915, quando fu emanato un decreto legge che vietava ogni forma di manifestazione (la categoria giuridica era quella dell'assembramento vietato), cui seguirono, nel corso degli anni, altre leggi speciali. La durezza delle sanzioni contro le manifestazioni di protesta non produsse l'effetto che lo Stato si attendeva.

Le manifestazioni spontanee delle donne produssero dapprima sorpresa e poi un forte senso di fastidio nelle classi dirigenti (esclusivamente maschili) legate al modello stereotipato della funzione della donna ("riprodurre, starsene a casa, oziare"). Pur se obbligata, sia pure temporaneamente, a fare i lavori degli uomini (aratura, zappatura, semina ecc.), la donna avrebbe dovuto, per il resto, rimanere confinata all'interno delle barriere domestiche tradizionali:

> «La donna è affatto estranea alle faccende campestri. Da noi la donna ha una ben definita missione; riprodurre, starsene a casa, oziare. Chi lavora è il marito […]. Ma in tempo di guerra tuti debbono lavorare e la campagna ne offre il mezzo. La donna deve anch'essa zappare, arare, sedersi, perché no, sul comodo predellino d'una seminatrice, di una falciatrice o di una mietitrice e guidare la preziosa macchina a compiere il lavoro proficuo dell'uomo che manca»[31].

Spesso le autorità (funzionari di polizia, sindaci, assessori, guardie municipali) si limitavano ad invitare le manifestanti, con modi paternalistici, a tornarsene a casa e a "pensare ai lavori di casa",

farà quel che potrà ed anche di più di quel che potrà; ma, con tutta la buona volontà, non si riuscirà ad impedire che una considerevole parte dei terreni aratori resti incolta».

[31] *Ibidem*, Anno XVI, n. 11, novembre 1917, articolo di G. D'Ambrosio, direttore della Cattedra ambulante di Agricoltura di Brindisi, pp. 283-284.

assicurando che a risolvere i problemi avrebbero pensato loro; a volte utilizzavano nei loro confronti espressioni volgari (del tipo "puttane, se volete mangiare, mangiatevi questo cazzo", o, ancora, "se non vi piace questo pane andate in campagna a raccogliere meloncelle e cipolle e datele ai vostri figli" o, ancora, "il predicatore vi raccomanda di fare digiuno in Quaresima. Non lo avete fatto allora? Ebbene lo farete ora"). E' quanto emerge, sia dalle deposizioni rese da molti testimoni in sede processuale, sia dalle dichiarazioni delle donne rinviate a giudizio, alle quali non mancò il coraggio di denunciare il comportamento rude tenuto da carabinieri e agenti di polizia urbana nel momento del loro arresto[32]. Nei momenti di più acuta tensione veniva invocata, dai responsabili dell'ordine pubblico, l'utilizzazione dei militari; il prefetto di Lecce, ad esempio, fin dai primi mesi del 1916 sollecitò il Ministero dell'Interno a mettere a disposizione 300 uomini a Lecce, 400 a Taranto, 100 a Gallipoli e altrettanti a Brindisi in considerazione del fatto che il disagio economico determinato dalla disoccupazione e il diffuso malcontento dovuto alla "deficienza e al caro prezzo del grano" avrebbero potuto provocare "improvvisi perturbamenti". Non era facile, però, per il governo garantire l'invio di truppa per il controllo dell'ordine pubblico, come risulta da una nota inviata ai prefetti dal ministro dell'Interno, il quale comunicò che l'impiego della truppa doveva essere limitato ai casi di "assoluta necessità ed urgenza"[33].

[32] ASLE, *Tribunale civile e penale, Giudice Istruttore (1917/1918)*, b. 425, fasc. 346; b. 433, fasc. 530; *ivi*, *Prefettura, Gabinetto*, b. 299, fasc. 3578.

[33] ASLE, *Prefettura, Gabinetto*, b. 259, fasc. 2680, circolare del Ministero dell'Interno inviata ai prefetti il 29/8/1916 («le eccezionali condizioni del momento non consentono di largheggiare nell'impiego della truppa pei servizi di ordine pubblico, poiché, come fa rilevare il Ministero della Guerra, mentre i reparti di milizia territoriale sono appena sufficienti a sopperire ai numerosi servizi di guardia, le rimanenti truppe destinate a integrare la forza dell'esercito combattente, debbono essere intensamente e con cura istruite senza venire distolte dalle loro normali occupazioni, e trovarsi pronte ad eventuali ordini di partenza immediata pel fronte […] è opportuno che le richieste di truppa in servizio di

Le manifestazioni di protesta per il pane e contro la guerra preoccuparono ovviamente anche le autorità militari; è quanto emerge da una lettera inviata il 6 giugno 1917 al presidente del Consiglio dei Ministri Paolo Boselli dal Capo di Stato Maggiore Luigi Cadorna il quale, a seguito di un episodio di guerra accaduto due giorni prima (da lui giudicato "anomalo" perché 6.500 soldati, in gran parte siciliani, erano stati fatti prigionieri, ingenerando nei vertici militari il sospetto che, in realtà, si fossero consegnati al nemico), manifestò le proprie preoccupazioni sulla tenuta del fronte interno, causa non ultima – a suo parere – dello spirito di indisciplina delle truppe. Cadorna, inoltre, deplorò (come aveva già fatto in una precedente lettera del 14 gennaio 1916 a Salandra) la cancellazione delle norme del codice penale militare che prevedevano la decimazione. Lo stesso Cadorna, qualche giorno dopo l'episodio citato, tornò a sollecitare il governo a non perseverare nella politica di estrema tolleranza nei confronti della propaganda sovversiva, causa esclusiva – a suo parere – degli atti di indisciplina diffusi tra i soldati. I quali, nella stragrande maggioranza, combattevano solo perché costretti, come risulta, non solo dai numerosi episodi di fucilazione e decimazione, ma anche dalle centinaia di migliaia di sentenze dei Tribunali Militari che condannavano a pene severe i soldati rinviati a giudizio per rifiuto di obbedienza, insubordinazione, diserzione, renitenza alla leva, automutilazione, abbandono dei posti di combattimento, tradimento[34]. Nella battaglia contro il "nemico

ordine pubblico siano contenute nei più ristretti limiti e ridotte ai solo casi di assoluta necessità ed urgenza»).

[34] ACS, *Carte Vittorio Emanuele Orlando*, b. 67, fasc. 1560, lettera del 6/6/1917 («Nelle truppe di complemento che giungono dal Paese come nei militari che ritornano dalla licenza si manifestano gravi sintomi di indisciplina che hanno richiesto le più energiche misure di repressione perché il male non dilaghi. Si è perciò dovuto ricorrere a fucilazioni immediate, su vasta scala e rinunciando alle forme del procedimento penale, perché occorre troncare il male nelle sue radici e finché si può sperare di arrivare in tempo. Così si procede in zona di guerra con inesorabile severità, ma debbo prevenire che se i sintomi ora rilevati e repressi dovessero permanere, o peggio si estendessero, sarò costretto a ricorrere alla

interno", i vertici militari e le autorità politiche e amministrative ebbero al proprio fianco, in Terra d'Otranto, quei giornali che si erano schierati, fin dai primi mesi del 1915, a sostegno dell'intervento in guerra; un esempio per tutti è *La Provincia di Lecce* (settimanale diretto da Nicola Bernardini) che della lotta alla "insana propaganda" pacifista, come della campagna *Pro oro* alla Patria, fece uno dei temi più ricorrenti del proprio impegno patriottico. I fatti di Torino dell'agosto 1917 (determinati dalla mancanza di pane) costituirono l'occasione perché il giornale della borghesia moderata e illuminata sferrasse un duro attacco a quanti si rendevano responsabili – a suo parere – dell'indebolimento della "resistenza interna", contro i quali non esitava a invocare

decimazione dei reparti infetti dal contagio, rimettendo in vigore, perché dettato dalla necessità di salvare l'Esercito, un supremo atto di repressione, che incoscientemente si volle togliere dal codice penale militare, ma che è arma necessaria, oggi più che mai, in mano del Comando, data la improvvisazione, su larga scala, delle truppe e il veleno che esse attingono dai contatti col Paese. L'indisciplina che minaccia di corrompere la compagine dell'Esercito nostro deriva e dipende dalla tolleranza con cui si lasciano impunemente diffondere nel Paese le più perverse teorie da parte di nemici interni […] i mezzi di repressione attuati in zona di guerra sono sterili se non trovano rispondenza e tutela in un'azione analogamente energica svolta con fermezza e costanza nel resto del territorio dello Stato»). ACS, *Presidenza Consiglio dei Ministri*, Iª Guerra Mondiale, b. 102, 19.8.4, lettera di Cadorna a Salandra del 14 gennaio 1916, Cadorna («In tempo di guerra soltanto le condanne capitali possono avere efficacia intimidatrice […]. E' da deplorare che l'attuale codice penale militare non conceda più, nei casi di gravi reati collettivi, la facoltà della decimazione dei reparti colpevoli, che era certamente il mezzo più efficace – in guerra – per tenere a freno i riottosi e salvaguardare la disciplina»). Sul fenomeno della repressione all'interno dell'Esercito, E. FORCELLA – A. MONTICONE, *Plotone d'esecuzione. I processi della prima guerra mondiale*, Laterza, Bari 1972. Secondo le più accreditate statistiche, i soldati processati negli anni di guerra furono complessivamente 340.000; i condannati a morte 4.000 (ma le sentenze eseguite furono 750); sul tema, M. ISNENGHI – G. ROCHAT, *La Grande Guerra. 1914-1918*, Il Mulino, Bologna 2008, scrivono: «Si è calcolato che uno su dodici, fra soldati e ufficiali, venga incriminato per una qualche forma di reato nel corso del 1915-1918. Il 60% di quelle denunce si traduce in condanna» (pp. 257-258).

provvedimenti duri, ai limiti della limitazione delle libertà fondamentali garantite dallo Statuto:

«Non basta che il male sia semplicemente arginato; occorre che sia prontamente represso, senza debolezze e senza pregiudizi e occorre che coloro i quali ne seminano e disseminano i germi siano trattati alla stregua dei traditori. I disordini di Torino, provocati col pretesto della mancanza del pane, sono forse e senza forse il risultato di questa insana propaganda che ha potuto compiersi indisturbata, sotto gli occhi delle autorità politiche e di pubblica sicurezza, non poche volte immemori della delicatezza e della importanza del proprio mandato […]. La resistenza interna è condizione indispensabile per conseguire la vittoria […]. Ogni movimento, dunque, ogni manifestazione che scuota la compagine nazionale e le insinui quel senso di stanchezza che il nemico attende con l'ansia dei moribondi che vedono ancora una speranza di salvezza, deve essere immediatamente soffocato, con qualsiasi mezzo»[35].

I responsabili dell'ordine pubblico, di fronte alle manifestazioni di protesta, adottarono una politica che oscillava tra la promessa che i problemi sarebbero stati risolti e la successiva caccia alle cosiddette "caporione", alle più "scalmanate", a quelle che avrebbero potuto essere qualificate come le "istigatrici"; nella quasi generalità dei casi, il loro arresto avveniva a manifestazione conclusa, di notte, onde evitare nuovi perturbamenti dell'ordine pubblico, salvo a dover intervenire di lì a qualche giorno nei paesi vicini e per gli stessi motivi. Di fronte al ripetersi delle "rivolte", il Ministero dell'Interno sollecitò il prefetto di Lecce ad agire con fermezza, ma anche con

35 *La Provincia di Lecce* del 23/9/1917. Per i moti di Torino, P. SPRIANO, *Torino operaia nella grande guerra* (1914-1918), Einaudi, Torino 1960; sul significato politico di quei moti, P. MELOGRANI, *Storia politica della Grande Guerra*, cit.

prudenza[36]. La fermezza sollecitata dall'alto veniva poi imposta, a livello periferico, dal prefetto, soprattutto quando ad essere oggetto di contestazioni era lo stesso "principio di autorità", come si evince da una sua notta indirizzata al sottoprefetto di Taranto per un episodio accaduto a Castellaneta[37]. Assoluta fermezza da parte dei Tribunali veniva invece invocata (soprattutto dai vertici militari, ma non solo) nei confronti di coloro che erano stati rinviati a giudizio; è il senso di una lettera indirizzata dal Comando Supremo dell'Esercito alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e da questa trasmessa al ministro della Giustizia:

«tra le popolazioni rurali si intensifica una irritazione decisa contro la guerra, irritazione che si concreta in affermazioni stereotipate del genere seguente "la guerra è voluta dai signori e dai generali; è fatta invece col sangue dei contadini, mentre i

[36] ACS, *Ministero dell'Interno, Direzione Generale Pubblica Sicurezza, AG5 (Prima Guerra Mondiale)*, b. 100, fasc. 218/3, nota del 6/10/1917 («Si sono verificate in diversi Comuni di codesta Provincia delle manifestazioni pubbliche, le quali, pur non avendo assunto un carattere di particolare gravità, costituiscono, peraltro, un sintomo delle condizioni dello spirito pubblico non del tutto tranquillizzante di codeste popolazioni. E' necessario, pertanto, che le Autorità si mantengano vigilanti sia per eliminare ogni possibile causa di malcontento, sia per accertare se le varie manifestazioni siano eventualmente dovute a sobillatori, colpevoli in tal caso con tutto il rigore della legge; sia, infine, per predisporre in tempo le opportune misure per l'efficace tutela dell'ordine pubblico. All'uopo questo Ministero fa pieno assegnamento sulla prudenza e fermezza della S.V.»).

[37] ASLE, *Prefettura, Gabinetto*, b. 273, fasc. 305, comunicazione del 9/3/1918 («Da quanto riferiscemi V.S. manifestazione Castellaneta avrebbe significato manomissione principio autorità, manomissione che soprattutto in tempi che si attraversano non può tollerarsi. Rilevo poi che tale manifestazione ebbe tale importanza che non sembra verosimile sua spontaneità e assenza opera sobillazione […]. Mentre dispongo che si proceda con tutta prontezza ed energia verso responsabili e perciò subito attendo provvedimenti adottati, pregola riferirmi primo, sulle cause della manifestazione, secondo sull'azione che apparisce manchevole del Comando Stazione, sia nei rapporti della persuasione, sia nei rapporti della repressione tenendo conto che in Castellaneta vi erano circa 400 uomini di truppa»).

signori e i comandi ingrassano e i fornitori arricchiscono"; si chiede di sollecitare il Ministro guardasigilli perché raccomandino ai Procuratori del Re di far svolgere i processi in tempi rapidi e con esemplare sollecitazione e si definiscano, nei limiti della legge, col dovuto rigore»)[38].

Pur con la cautela dovuta alla consapevolezza che il principio della distinzione dei poteri non poteva essere messo in discussione, il capo del governo Vittorio Emanuele Orlando si fece portavoce, presso il ministro guardasigilli, delle preoccupazioni dei vertici militari, lamentando la "eccessiva larghezza" con la quale venivano comminate le sanzioni previste dal Decreto Luogotenenziale del 4/10/1917 (decreto Sacchi), con riferimenti espliciti ad alcuni casi di assoluzione di persone colpevoli di avere pronunziato in pubblico discorsi "deprimenti lo spirito pubblico"[39].

Dopo la disfatta di Caporetto, seguì un periodo di silenzio dovuto soprattutto a un maggiore controllo preventivo e repressivo da parte dello Stato, ma anche a una serie di interventi di carattere assistenziale a favore delle mogli dei prigionieri[40]. Nei mesi

[38] ACS, *Presidenza del Consiglio dei Ministri (Guerra Europea)*, b. 120 (19.6.5), lettera del 16/12/1917; sulla durezza delle misure repressive, G. PROCACCI, *La legislazione repressiva e le sue applicazioni*, in *Stato e classe operaia in Italia durante la prima guerra mondiale*, Franco Angeli, Milano 1983, pp. 41-55.

[39] ACS, *Ministero dell'Interno, Direzione Generale Pubblica Sicurezza, A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 3, fasc. 7/20, lettera del 19/2/1918. Il decreto luogotenenziale del 4/10/1917 (decreto Sacchi) puniva con la reclusione fino a 5 anni e con la multa fino a 5.000 lire chiunque commettesse o istigasse a commettere "un fatto che può deprimere lo spirito pubblico o diminuire la resistenza del paese o recare pregiudizio agli interessi connessi con la guerra e con la situazione interna od internazionale dello Stato".

[40] A proposito della diminuzione delle manifestazioni dopo Caporetto, G. PROCACCI, *Dalla rassegnazione alla rivolta*, cit. scrive: «Se le agitazioni diminuirono, ciò fu in rapporto, oltre che alla stretta repressiva, alla convinzione diffusa che il disastro militare avrebbe portato alla conclusione del conflitto, e che, quindi, la pace fosse imminente. Questa speranza portò a un rallentamento della tensione sociale, ma la delusione alimentò l'inquietudine e fece crescere l'ostilità

successivi a Caporetto, tuttavia, continuò a manifestarsi una sostanziale differenza di classe tra la borghesia delle professioni, del commercio e dell'industria, che si lasciò travolgere da una nuova ondata di patriottismo, e le masse popolari delle campagne che non manifestarono, se non in modo marginale, alcuna forma di "reazione patriottica"; anzi, le poche notizie che in modo confuso giungevano su Caporetto e sulla rivoluzione russa alimentavano speranze di pace imminente. Nelle campagne salentine le preoccupazioni per i problemi annonari non diminuirono, e ciò creava continuava a creare preoccupazioni nel governo[41]. Pur sollecitando i prefetti a organizzare manifestazioni patriottiche, soprattutto in occasione della partenza per il fronte delle nuove leve, il governo era consapevole che, in mancanza di "ambiente propizio", sarebbe stato opportuno evitarle[42]. Era soprattutto il Ministero della Guerra a sollecitare le azioni di propaganda patriottica nelle campagne e tra le classi "meno colte":

popolare» (p. 133). Sulla disfatta di Caporetto la bibliografia è vastissima; oltre ai lavori di carattere generale già indicati, segnaliamo in particolare quello di N. LABANCA, *Caporetto. Storia di una disfatta*, Giurati, 1997.

[41] ACS, *Ministero dell'Interno, categoria A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 3, fasc. 7/24, comunicazione inviata ai prefetti in data 8/2/1918 («[…] Temesi che in un prossimo futuro tali manifestazioni possano estendersi e fors'anco acuirsi, giacché il Commissario dei Consumi ha già esplicitamente dichiarato che la penuria dei cereali sarà ancora più sentita nel marzo venturo e che non ha assolutamente modo di provvedere. Di qui la necessità che siano a tempo predisposte le necessarie misure per la tutela dell'ordine pubblico […]»).

[42] ACS, *Ministero dell'Interno, categoria A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 3, fasc. 7/1, nota inviata ai prefetti il 24/11/1917 («Dati i momenti che si traversano appare sommamente desiderabile al fine di tenere sempre alto lo spirito dell'esercito e delle popolazioni, che la partenza di reparti di truppe per il fronte avvenga in maniera idonea a determinare dimostrazioni patriottiche da parte dei cittadini ai soldati partenti. Naturalmente questa idea suppone che la partenza avvenga in luoghi in cui l'ambiente sia propizio alla manifestazione stessa; in caso contrario è certo preferibile l'astenersene. Affido a Vossignoria tale delicata indagine, che potrà assolvere con opportuni accordi con le superiori autorità militari del luogo, le quali mi risulta che riceveranno analoghe istruzioni dal Ministero della Guerra»).

«Nelle classi meno colte, specie fra i contadini, non vi sarebbe la necessaria coscienza dell'ora presente e ciò in conseguenza del fatto che se viva propaganda si compie nelle classi più elevate della società per tener vivo l'amor proprio con conferenze, riunioni ecc., nulla si compirebbe per illuminare di fede le classi meno colte. Tanto si è creduto di segnalare a codesta On. Presidenza per quell'eventuale opera di propaganda che, a mezzo delle associazioni civili, istituzioni patriottiche, personalità politiche, ufficiali mutilati ecc. si stimasse opportuno di organizzare e portare anche nello speciale ambiente sopra indicato»[43].

L'appello del ministro della Guerra era però destinato a non essere raccolto dalle classi "meno colte" delle campagne salentine. Come detto, non risulta che siano state organizzate manifestazioni patriottiche, anzi il grido di protesta delle donne salentine esplose nuovamente a partire dai primi mesi del 1918, come risulta dalle relazioni periodiche che il direttore generale di Pubblica Sicurezza Giuseppe Sorge inviava al Ministero dell'Interno. Sorge seguiva in modo particolare le attività del Partito socialista e della Confederazione Generale del Lavoro, ma non trascurava di monitorare i fermenti che si agitavano nel corpo profondo della società. Se le agitazioni operaie delle regioni centro-settentrionali, motivate dall'aumento del costo della vita che falcidiava le pur modeste conquiste salariali ottenute a seguito di precedenti agitazioni, sembravano non costituire, almeno per l'immediato, la base per uno sbocco rivoluzionario (che, per la verità, non era nelle prospettive della componente maggioritaria del Partito socialista), nel Mezzogiorno, le proteste delle donne esplodevano, ancora una volta,

[43] ACS, *Presidenza Consiglio dei Ministri, Guerra Europea (1918)*, b. 124 bis, fasc. 19.1, lettera del ministro della Guerra al presidente del Consiglio Orlando dell'11/1/1918.

per motivi legati alla penuria dei generi alimentari, all'aumentato costo degli stessi e ai crescenti fenomeni di speculazione e accaparramento che l'immissione sul mercato di ingenti quantitativi di grano provenienti dall'estero non riusciva a bloccare. In Terra d'Otranto, tra marzo e maggio del 1918 preoccuparono soprattutto le agitazioni che si svolsero a Castellaneta, Latiano, Montesano e Scorrano, come emerge da alcune relazioni di Sorge:

> «[…]sono continuate in alcuni Comuni del Meridione le manifestazioni pubbliche contro la tessera della macinazione dei cereali e per l'insufficienza dei generi di prima necessità; particolare gravità ha assunto il caso di Castellaneta dove una folla di circa duemila persone inscenarono una violenta dimostrazione contro quel Commissario prefettizio costringendolo a dare immediatamente le dimissioni da tale carica e a partire col primo treno colà transitato […] nella prima metà del mese di aprile c'è stata una ripresa delle manifestazioni di protesta dovute alle condizioni sempre più difficili degli approvvigionamenti; manifestazioni che sono continuate nella seconda quindicina di aprile, di particolare gravità quelle di Isola Capo Rizzuto in Provincia di Catanzaro, Scorrano, Orbetello, S. Eufemia (Reggio Calabria), Montesano e Latiano dove una folla di oltre quattromila persone riuscì a invadere il Municipio dando fuoco alle carte e ai mobili […]»[44].

Nella tarda primavera del 1918, il governo adottò una serie di misure per venire incontro ai bisogni dell'agricoltura che, in buon parte, si reggeva sul sacrificio delle donne. Furono incrementati, infatti, sia il numero delle licenze agricole a beneficio dei soldati delle regioni meridionali, sia il numero dei militari utilizzati nei

[44] ACS, *Ministero dell'Interno, categoria A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 3, fasc. 7/22, relazioni del 17/3, 20/4/ e 6/5/1918. Giuseppe Sorge nel settembre 1917 era succeduto nella carica a Giacomo Vigliani.

lavori agricoli; molti prefetti, inoltre, furono autorizzati a limitare il fenomeno delle migrazioni temporanee dei mietitori. Le associazioni degli agricoltori di Terra d'Otranto speravano, in tal modo, di salvare la produzione di cereali, anche se chiedevano al governo di concedere un aumento sul prezzo di vendita alla Commissione provinciale di requisizione. Da più parti si dava atto che una funzione importante l'aveva svolta "la mano d'opera femminile"[45].

5. Nel Circondario di Brindisi

Del Circondario di Brindisi parlò, nella già citata relazione predisposta per il prefetto di Lecce, il sottoprefetto Dentice, il quale, dopo avere accennato alle difficoltà di reperire documentazione sufficiente per presentare un quadro esaustivo di quanto accaduto negli anni di guerra a causa "dell'assorbimento di tutti i poteri civili in quel periodo da parte dell'Autorità militare preposta al Comando della Piazzaforte", osservò:

«[…] sono costretto dalle esposte ragioni e contingenze e dalla scadenza del termine ad espletare la richiesta fornendo le sole poche e monche seguenti informazioni. Nel periodo dal 23

[45] *L'Agricoltura salentina*, cit., anno XVII, n. 6 (giugno 1918), articolo di F. Vallese *Un colpo al cerchio e l'altro al fondo*, pp. 127-128 («Gli operai non soggetti al servizio militare, i militari in licenza agricola, quelli messi temporaneamente a disposizione dalle autorità militari e più che altro la mano d'opera femminile, che va ogni giorno più intensificandosi nella nostra provincia, hanno sfatato le previsioni nere delle Cassandre della nostra agricoltura. E' necessario tener conto però – e chi è che deve tener conto è precisamente il Governo – che se la mietitura si è bene o male compiuta, se si è immagazzinata una produzione di cereali che, tanto per qualità, come per quantità, da parecchi anni non avveniva, ai nostri produttori, colle spese esagerate che hanno dovuto affrontare per la coltivazione e raccolto dei cereali e col prezzo di calmiere a cui dovranno cederli alla Commissione di requisizione, non resterà loro gran che di profitto. E non sarà certo questo uno sprone per allargare le seminagioni e concorrere all'approvvigionamento della Nazione per l'anno venturo»).

maggio 1915 al 4 novembre 1918 la popolazione del Circondario di Brindisi mantenne in generale alto spirito patriottico e contegno rassegnato ai dolori e alle dure prove della guerra. In tutti i comuni furono istituiti comitati di assistenza civile per mantenere vivo lo spirito di resistenza e per prestare aiuto morale e materiale ai maggiori colpiti dalla guerra. Soprattutto si distinse il Comitato di assistenza civile di Brindisi […]. Molto attivo fu pure il Comitato locale della croce Rossa di cui facevano parte distinte signore e signorine che prestavano assistenza non solo nell'ospedale della Croce Rossa, ma anche negli ospedali militari territoriali e della R. Marina. Appena pubblicato l'ordine di mobilitazione, il Comandante della Piazza di Brindisi assunse i poteri civili e militari […]. La popolazione di Brindisi si mostrò tollerante ed osservante degli ordini che ne limitavano la libertà e le imponevano speciali sacrifici, quali la soppressione quasi completa della pubblica illuminazione, la chiusura delle finestre e per evitare la diffusione di luce in tempo di sera, la chiusura dei teatri ritrovi ecc. nelle prime ore di sera, il divieto di circolazione oltre le ore 22 di estate e le ore 20 d'inverno, il divieto di entrare e uscire dalle porte della Città senza speciale permesso scritto. Inoltre si attenne alle disposizioni contro i bombardamenti aerei […]. La Città subì parecchi bombardamenti aerei, con rilevante numero di vittime tra morti e feriti e con danno ai fabbricati. Il più grave bombardamento fu quello del 27 settembre 1917, che durò dalle 19.30 alle ore 23 circa, in cui varie squadriglie di aeroplani nemici successivamente lanciarono varie decine di bombe producendo gravi danni a uomini e cose. La cittadinanza sopportò con animo forte sì numerose dure prove, e non scoraggiò neppure quando dovette assistere a qualche grave disastro, come quello avvenuto il 27 settembre 1915 per affondamento della Regia Nave Benedetto Brin, ancorata in questo porto, dove perirono varie centinaia tra ufficiali e soldati, come ricorda un monumento eretto nel cimitero. In riconoscimento della virtù dimostrata durante la guerra, la città di

Brindisi è stata insignita della Croce di guerra. Quanto alle restrizioni in materia di consumi, si attraversarono periodi difficili, tanto che nei comuni della Piazzaforte il servizio annonario fu assunto dal Comando Militare Marittimo, che vi prepose un Colonnello del Commissariato. Per gli altri comuni del Circondario nulla di notevole è da mettere in rilievo; le popolazioni si dimostrarono tolleranti e rassegnate. Soltanto nell'inizio del 1917 in qualche comune fu notata una certa stanchezza e furono rifiutati i sussidi militari perché veniva invece reclamata la cessazione della guerra e la restituzione dei combattenti alle loro case. Ma furono manifestazioni sporadiche, deboli, che sbollirono subito mediante l'opera persuasiva delle autorità comunali. Le restrizioni nei comuni furono tollerate, anche perché non si lamentò mai vera penuria dei generi di prima necessità»[46].

Ciò che scrisse il funzionario corrispondeva solo in parte alla realtà. Nonostante alcuni Comuni del Circondario (oltre a Brindisi, quelli di Torchiarolo, S. Pietro Vernotico, Mesagne e S. Vito dei Normanni) fossero finiti sotto il controllo e la giurisdizione del Comandante della Piazzaforte marittima, e nonostante le rigide misure preventive per il controllo dell'ordine pubblico, le donne furono protagoniste di partecipate manifestazioni di protesta a Carovigno (17/2/1918), Ceglie (2/3/1917 e 22/5/1918), Latiano (13/11/1917; 29, 30/4/ e 1/5/1918), Mesagne (24/5/1917, 6/6/1917 e 21/12/1917), Oria (20/4/1917), Ostuni (23/3/1917), San Vito dei Normanni (17 e 30/4/1917; 2/5/1917; 10/10/1917; 20/11/1917; 27/2/1918), Torchiarolo (9/7/1917), Torre Santa Susanna (13/9 e 21/12/1917) e la stessa Brindisi (27/11/1917). Una diffusa attività di propaganda per la pace venne svolta da Giuseppe Prampolini a Francavilla Fontana, Oria e Latiano. Non inseriamo nell'elenco Fasano, allora appartenente alla provincia di Bari.

[46] ASLE, *Prefettura, Gabinetto*, b. 192, fasc. 2068, relazione del 10/8/1921.

A *Ceglie* e a *Ostuni* le manifestazioni di protesta scoppiate nel marzo 1917 furono provocate dalla cattiva qualità del pane e dalla decisione degli amministratori comunali di aumentarne il prezzo. Nella seconda metà del mese di aprile scesero in piazza le donne di *Oria* (che organizzarono manifestazioni di protesta al grido di "abbasso i pagnottisti, vogliamo i nostri figli e i nostri mariti") e quelle di *San Vito dei Normanni* (che pretendevano l'assegnazione di farina al posto del pane di cattiva qualità e che, dopo una serie di agitazioni, obbligarono il sindaco a rassegnare le dimissioni). La popolazione femminile di San Vito continuò a manifestare a più riprese per tutto il 1917, sia per protestare per la pessima qualità del pane (confezionato con l'utilizzo di quantità di farina sempre più basse), sia per far sospendere le requisizioni forzate di cereali; ma anche per ottenere l'allontanamento degli amministratori. Nei primi giorni di maggio, una manifestazione di donne contro gli "usurpatori del pubblico denaro" costrinse il sindaco di San Vito a rassegnare le dimissioni; le donne lo accusavano di avere deciso di aumentare il prezzo del grano per non meglio precisati scopi di finanziamento di un comitato di assistenza civile. Qualche giorno dopo, ventisei manifestanti, ritenute le "fomentatrici" della rivolta, vennero arrestate; venti di loro furono deferite al Tribunale Militare e sei al Tribunale ordinario. Nonostante la repressione, nell'autunno del 1917 e nel febbraio del 1918 la popolazione femminile di San Vito tornò a manifestare contro i provvedimenti di requisizione del grano e di razionamento del pane, unitamente alle donne di *Carovigno*[47].

Le donne di *Mesagne*, tra la fine di maggio e la prima metà di giugno del 1917, furono protagoniste di un vasto e diffuso movimento di lotta che portò alle dimissioni e all'allontanamento dal paese del delegato di P.S. colà inviato con funzioni di commissario prefettizio De Actis. Nonostante la presenza in città di un plotone di

[47] ASLE, *Tribunale penale e civile, Sentenze 1917*, fasc. 261 (sentenza n. 369 del 22/5/1917). *Ivi*, *Prefettura, Gabinetto*, b. 273, fasc. 3058. ACS, *Ministero dell'Interno, categoria A5G (Prima Guerra Mondiale)*, 62, fasc. 125; *ivi*, b. 100, fasc. 218/2.

30 militari in servizio di ordine pubblico, la sera del 24 maggio esplose la rabbia delle donne che, insieme con gruppi di ragazzi, tentarono di invadere una panetteria, nel timore che le scorte alimentari si stessero esaurendo. Non essendo stata soddisfatta la richiesta di mettere in vendita una maggiore quantità di pane, le donne cominciarono a tumultuare innescando la reazione dei militari che caricarono la folla e procedettero ad alcuni arresti; al lancio di sassi da parte della folla, i militari reagirono con cariche ed altri arresti. Nel pomeriggio del 25, donne e ragazzi si accalcarono davanti alla casa del commissario De Actis per chiedere la scarcerazione degli arrestati. La sera, al rientro di gruppi di contadini dalle campagne, la folla, ingrossata di numero, tentò di penetrare nella sua abitazione, vociando e invocandone le dimissioni, oltre a chiedere la liberazione degli arrestati; per sciogliere l'assembramento fu necessario l'intervento di un centinaio tra carabinieri e uomini di truppa. Nei giorni successivi vennero tratti in arresto quattro uomini e otto donne; ritenendo che si fosse trattato di una "agitazione artificiosa", il prefetto chiese alle autorità inquirenti di individuare le cause vere e a provvedere contro i presunti sobillatori; nel frattempo, però, per timore di nuove agitazioni, dispose che gli arrestati venissero rilasciati e denunziati a piede libero per assembramento vietato, non essendo emersi a loro carico altri reati specifici; dispose, inoltre, che fosse aumentata la quantità di farina da assegnare alla popolazione[48]. La liberazione degli arrestati e l'aumento della quantità di farina non sembrarono, tuttavia, avere riportato la calma. L'obiettivo principale di quanti erano scesi in piazza era, infatti, quello di allontanare dal paese il commissario De Actis, ritenuto responsabile di omessi controlli sull'attività di panificazione; risultava, infatti, che la resa a quintale spesso non corrispondeva a quella indicata dai tecnici incaricati di controllare l'attività di

[48] ASLE, *Prefettura, Gabinetto*, b. 273, fasc. 3056, relazione di De Actis del 25/5/1917; ACS, *Ministero dell'Interno, categoria A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 100, fasc. 218/2, nota del prefetto del 26/5/1917; relazione del sottoprefetto di Brindisi del 29/5/1917.

panificazione, in quanto spesso variava, nei diversi forni, dai 5 ai 10 Kg per ogni quintale di grano utilizzato, risultato di palesi fenomeni di speculazione. Dopo alcuni giorni di relativa calma, a partire dai primi di giugno si verificarono in paese nuovi e ripetuti disordini; la mattina del 6 giugno, infatti, alcune centinaia di persone (in gran parte donne) si recarono ancora una volta davanti alla casa di De Actis dando vita ad una nuova manifestazione di protesta motivata dall'insufficiente quantità di pane messa a disposizione della popolazione[49]. Di fronte al ripetersi delle "inconsulte agitazioni", il comandante militare marittimo della Piazzaforte di Brindisi Contrammiraglio Vincenzo Fabbrini emanò un bando con cui dispose il divieto della circolazione oltre le ore 21 e impose la chiusura per la stessa ora di esercizi pubblici e circoli privati; vietò, inoltre, ogni forma di manifestazione "tendente ad intralciare l'opera dell'Autorità o perturbare l'ordine pubblico" e minacciò di deferire i responsabili al Tribunale di Guerra. La città fu militarizzata con l'invio di 20 carabinieri e 200 soldati. Il ministro dell'Interno, da parte sua, di fronte ai ripetuti disordini, sollecitò il prefetto a disporre accurate indagini allo scopo di accertare le cause reali delle proteste e di individuare eventuali sobillatori; nel contempo, "stante condizioni spirito pubblico e motivi che diedero luogo alle recenti manifestazioni", dispose la sostituzione di De Actis con un funzionario della Prefettura. La decisione rappresentò una significativa vittoria per le donne di Mesagne, convinte che proprio la gestione della politica annonaria da parte del commissario De Actis avesse favorito i fenomeni speculativi che denunciavano da mesi. La calma in paese durò poco. Negli ultimi mesi del 1917,

[49] ASLE, *Prefettura, Gabinetto*, b. 273, fasc. 3056, rapporto dei CC dell'11/6/1917; *ivi*, relazione del sottoprefetto di Brindisi del 13/6/1917. ACS, *Ministero dell'Interno, categoria A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 67, fasc. 128/2, telegrammi dei CC e del prefetto del 7/6/1917.

infatti, donne e uomini tornarono a manifestare contro i provvedimenti di requisizione forzata del grano[50].

Nell'estate del 1917, le donne di *Torchiarolo* manifestarono contro gli amministratori comunali ritenuti responsabili di "favoritismi" nella politica annonaria a favore dei benestanti. La repressione fu spietata e colpì, oltre ad alcuni uomini, molte donne, alcune delle quali, rinviate a giudizio, vennero condannate a 15 giorni di reclusione e al pagamento di una multa. Qualche tempo dopo, ad essere colpite da misure repressive furono alcune donne di *Torre Santa Susanna* che parteciparono alle manifestazioni di protesta contro il provvedimento di requisizione del grano che colpiva pesantemente il fabbisogno della popolazione. Accusate di "assembramento vietato e danneggiamento", dieci di loro (le presunte "caporione") vennero arrestate e rinviate a giudizio. Altre manifestazioni di protesta per la mancanza di pane videro protagoniste le donne di Torre Santa Susanna nell'autunno del 1917. Ed anche le donne di *Brindisi*, nonostante la città fosse sottoposta a rigidi controlli, fecero sentire la propria voce di protesta a causa della mancata distribuzione di generi alimentari (27 novembre)[51].

La manifestazione più carica di significato politico fu quella che dalle autorità venne qualificata come la "rivolta di Latiano". L'imponenza del moto scoppiato a Latiano nei giorni 29, 30 aprile e 1° maggio preoccupò fortemente le autorità politiche e amministrative, anche perché, tra tutte le manifestazioni che si erano registrate in Terra d'Otranto, quella fu l'unica ad essere connotata politicamente per la presenza, tra i promotori della "rivolta", di esponenti socialisti e dirigenti di Leghe operaie e contadine che, nei mesi precedenti, erano stati spesso in contatto con l'anziano leader socialista Giuseppe Prampolini, il quale teneva conferenze sulla pace nelle sedi delle organizzazioni operaie e

[50] *Ibidem*, bando Fabbrini e nota del Ministero dell'Interno del 21/6/1917; *La Provincia di Lecce* del 16/9/1917.

[51] ASLE, *Tribunale penale e civile (1917), Giudice Istruttore*, b. 442, fasc. 53; *ivi*, b. 461, fasc. 443; *ivi*, b. 440, fasc.21; ACS, *Ministero dell'Interno, categoria A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 100, fasc. 128/2.

contadine di *Francavilla Fontana*, oltre che di Latiano, dove la sua presenza venne segnalata dal prefetto fin dall'autunno del 1917, quando, in collaborazione con il socialista Francesco Maggio, aveva promosso la costituzione di Leghe femminili, con l'obiettivo di programmare, attraverso una capillare "propaganda disfattista", manifestazioni a favore della pace[52].

Alle manifestazioni di *Latiano* parteciparono migliaia di persone (a quella del 1° maggio almeno quattromila); centoventidue di loro (tra cui cinquantasei donne), individuati come i promotori e i principali responsabili, furono rinviati a giudizio per una serie di reati (assembramento vietato, violenza, resistenza e oltraggio a pubblici ufficiali, distruzione di atti e documenti, danneggiamento). Il fatto che fossero state asportate e distrutte le immagini dei Savoia e che tra gli arrestati e i rinviati a giudizio ci fossero alcuni militari in licenza venne giudicato un fatto molto grave dai vertici politici e militari. Erano più d'una le ragioni che alimentavano il malcontento della gran parte della popolazione di Latiano nei confronti degli amministratori comunali (soprattutto quella di "favoritismi" praticati nella distribuzione dei generi alimentari); ma l'indignazione maggiore fu prodotta dalla distribuzione di farina "tanto cattiva e sofisticata da produrre dolori colici ed altri disturbi che si ponevano in rapporto al consumo di quell'alimento"[53].

---

[52] ACS, *Ministero dell'Interno, categoria A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 100, fasc. 218/2 (in una comunicazione del 25/10/1917, il prefetto informava il Ministero dell'Interno che il giorno 21 Prampolini era giunto a Latiano dove, insieme con il dirigente socialista Francesco Maggio, aveva promosso la costituzione di Leghe femminili per organizzare manifestazioni "a favore della pace"; con comunicazione del 26/3/1918 il prefetto veniva informato che Prampolini si recava "frequentemente" a Latiano, Francavilla e Oria "allo scopo di organizzare il partito ed istituire una sezione socialista", ed esortava i lavoratori e le donne "a fare propaganda a pro della pace"); ASLE, *Prefettura, Gabinetto*, b. 273, fasc. 3053 (telegramma del sottoprefetto di Brindisi al prefetto del 27/11/1917).

[53] ASLE, *Tribunale penale e civile, Giudice Istruttore (1918)*, b. 452, fasc. 242, verbali dei CC di Latiano del 30/4/ e 5/5/1918; *ivi*, *Sentenze penali 1918*, fasc. 264, sentenza n. 448 del 20/6/1918.

Le prime avvisaglie del malumore che serpeggiava tra la popolazione si ebbero nel pomeriggio del 29 aprile, quando alcune centinaia di persone (in gran parte donne) si portarono nei pressi del Municipio gridando e protestando a causa della farina di pessima qualità utilizzata per la panificazione. Alle urla si accompagnò il lancio di sassi contro le finestre del Municipio e di pezzi di pane immangiabile contro alcuni agenti e lo stesso sindaco; la folla si disperse solo dopo che i carabinieri in servizio di ordine pubblico esplosero alcuni colpi di moschetto. Sembrava che tutto si fosse concluso con la manifestazione del 29 aprile e invece, con sorpresa delle forze dell'ordine, il 30 si formarono dei capannelli di gente che protestava nei confronti di quanti, partecipando a una manifestazione a sostegno del sindaco, gli esprimevano la propria solidarietà per essere stato, la sera precedente, "sfiorato da una pagnotta" scagliatagli addosso da un manifestante. Il giorno dopo, 1° maggio, gruppi di manifestanti si posero agli angoli delle vie di accesso al paese bloccando i contadini che si recavano in campagna ai quali gridavano che quella era una giornata di festa per i lavoratori e che sarebbe giunto da Brindisi il segretario della Camera del Lavoro Prampolini che avrebbe tenuto una conferenza. Dopo di che, una folla enorme si portò nei pressi del Municipio, dove gruppi di donne e uomini organizzati in commissioni presentarono al delegato di P.S. e al comandante dei carabinieri le ragioni del malcontento e della protesta. Una commissione presieduta dal capolega socialista Francesco Desiderato (che si qualificò come "commissario del popolo") chiese ed ottenne di parlare con il sindaco: Francesco Desiderato, dopo avere esposto le cause immediate della protesta (la farina di pessima qualità), accennò ad altre lamentele della popolazione (soprattutto quella femminile), ma dal sindaco, invece che risposte rassicuranti, ricevette parole offensive e – secondo quanto emerge dagli atti giudiziari – anche "una bastonata"[54].

[54] *Ivi*, *Tribunale penale e civile, Giudice Istruttore (1918)*, cit., b. 452, fasc. 242, cit., verbale dei CC del 30/4/1918 inviato alla Pretura di Mesagne; deposizione di

Francesco Desiderato fu accusato di essere l'istigatore del tumulto per avere arringato la folla (poco dopo il suo incontro con il sindaco) con le parole "con i mezzi pacifici nulla si ottiene, sono stato preso a bastonate dal vostro sindaco che così accoglie i rappresentanti del popolo, fate quello che credete". Sarebbero state quelle parole – a parere degli inquirenti – a spingere la folla a lanciare sassi, a irrompere negli uffici municipali, a compiere atti di distruzione (rottura di porte, finestre, mobili e suppellettili varie) e a gettare nell'atrio e sulla piazza registri, carte e generi alimentari che vennero dati alle fiamme. Oltre a distruggere mobili e a bruciare documenti e carte, i manifestanti distrussero i quadri del re e della regina. A parere degli inquirenti, la responsabilità di Desiderato derivava dal fatto che egli era il rappresentante della "folla assembrata, tumultuante e minacciosa"; le sue parole rivolte alla folla furono giudicate "una favilla che cada su di una polveriera", il suo gesto "causa immediata di ogni delitto, perché colle parole sue commosse la folla e la suggestionò facendola credere arbitra di poter fare ogni cosa"[55]. Nel verbale di arresto dei primi 48 "rivoltosi" (trentadue uomini e sedici donne) è contenuta la prima versione ufficiale di quanto accaduto:

«Verso le ore 11 di ieri 1° maggio, circa quattromila persone della popolazione di Latiano, nella quale – a quanto si è potuto assodare – s'era accumulato del malcontento contro alcuni appartenenti all'Amministrazione Comunale e i quattro agenti municipali […] per

Francesco Desiderato del 6/5/1918 («[…] esposi al Delegato di P.S. quanto dichiarato in ordine alle cause del malcontento popolare, ed aggiunsi che si univa anche un'altra ragione e cioè gli atti immorali compiuti da un assessore verso le povere donne del popolo che si recavano da lui per avere il pane o la farina. Fu allora che il Sindaco Argentieri, con fare irritato mi investì dicendomi che io ero un nulla e non avevo nessuna autorità nel popolo per dire tutto ciò, e che in mezzo alla società sono una vera nullità. Offeso da quelle parole risposi "io sono un onesto operaio e vivo col lavoro delle mie braccia, mentre voi siete un parassita". A ciò egli mi diede una bastonata sulla spalla sinistra ed io pensai bene allontanarmi e, eccitato il popolo alla calma, rientrai in casa […]»).

[55] *Ivi*, verbale dei CC di Latiano del 2/5/1918.

abusi e favoritismi che avrebbero consumato nella distribuzione di generi alimentari, improvvisamente irrompendo per vari ingressi nei locali a pianterreno e a primo piano del Municipio, posto in questa Piazza Umberto I, si abbandonavano al saccheggio dell'Ufficio di Polizia Urbana, dell'Ufficio di igiene e dell'Ufficio di Conciliazione, posti a pianterreno del fabbricato asportando e distruggendo incarti ed altro e danneggiando il mobilio; quindi saccheggiavano e disperdevano alcune quantità di riso, zucchero, farina, granoturco per un valore imprecisato che si trovavano in altri locali del pianterreno e, saliti negli Uffici del Municipio al primo piano, oltre a danneggiare in parte il mobilio e le porte d'accesso, rinvenute sui tavoli e, passati nelle sale dell'Archivio, disperdevano tutte le carte s'impossessavano di tutti gli atti conservati negli scaffali e registri anche dello Stato civile e dell'anagrafe che gettavano dalle finestre nell'atrio interno dell'edificio, sulla piazza e in un giardino retrostante, mentre altri s'incaricavano appiccarvi il fuoco. I militari, in numero non sufficiente alla bisogna, arginarono con tutte le loro forze la fiumana irrompente dai vari ingressi al fabbricato, ma non poterono impedire gli atti vandalici e solo riuscirono ad evitare che il fuoco alle carte fosse appiccato nei locali stessi dell'edificio, ciò che avrebbe provocato il danneggiamento del medesimo con conseguenze maggiori. Per l'insufficienza del numero dei militari e dato il forte eccitamento della massa, non fu possibile procedere ad immediati arresti, anche per evitare luttuose conseguenze. Però nella giornata stessa, furono esperite attive indagini per identificare le persone che avevano preso parte nella consumazione di quanto sopra è specificato […]. Pare che gli atti di saccheggio siano stati suggeriti dal capo lega detenuto, Desiderato Francesco […]»[56].

Il tumulto di Latiano, per le dimensioni della partecipazione e per la presenza tra la folla di alcuni militari in licenza (sei dei quali furono arrestati), allertò le autorità preposte al controllo dell'ordine

[56] *Ibidem*.

pubblico che, nel trasmettere gli atti alla Procura di Trani, accennarono all'ipotesi che i manifestanti avessero voluto "sabotare la guerra". Il lavoro degli inquirenti proseguì alacremente; ai primi 48 arrestati se ne aggiunsero presto altri ventitré, tra donne (tredici) e uomini (dieci), mentre altri ventotto furono rinviati a giudizio a piede libero[57]. Nel corso degli interrogatori, Desiderato denunciò la politica di favoritismi portata avanti da alcuni impiegati comunali a favore dei loro "partigiani" e a danno del resto della popolazione. Tra gli imputati, furono soprattutto le donne ad ammettere di avere partecipato alla manifestazione perché la farina era "guasta", "avvelenata e adulterata", tant'è che "i maccheroni produssero dolori e vomiti". La "rivolta", oltre ad essere motivata dalla mancanza di pane e dalla pessima qualità della farina distribuita, ebbe tra le sue cause anche la ribellione di molte donne contro le proposte sessiste di un assessore. Fu lo stesso capolega a indicare, infatti, come concausa del malcontento della popolazione "gli atti immorali compiuti da un assessore verso le povere donne del popolo che si recavano da lui per avere il pane o la farina". Ma era diffusa tra la popolazione anche una sia pure appena percepibile ostilità contro la guerra. Sembra che nel pomeriggio del 29 aprile alcune donne avessero promosso una raccolta di firme per chiedere il rientro dal fronte dei propri congiunti[58]. E' certo che il 1° maggio le donne bruciarono le carte dell'ufficio anagrafe perché pensavano che, distruggendo i documenti, nessuno dei propri figli, mariti e fratelli sarebbe più partito per la guerra. Gli inquirenti identificarono e denunciarono alcune donne che "incitavano i passanti a recarsi al municipio, a compiere le devastazioni e dicevano di voler bruciare le carte di D. Luigi D'Ambrosio (cioè gli atti dello Stato Civile, essendo il

[57] ACS, *Ministero di Grazia e Giustizia, Divisione Generale Affari Penali*, b. 138, telegramma della Procura di Trani del 6/5/1918.

[58] PAPADIA-SBROLLINI, *Latiano 1918. L'incendio del Municipio* (monografia pubblicata nel 1988), scrivono che «lo stesso 29 aprile, in piazza, le donne procedono ad una raccolta di firme per il ritorno a casa dei loro congiunti impegnati sul fronte» (p. 3).

D'Ambrosio l'impiegato addetto), così nessuno sarebbe partito per la guerra e si sarebbe avuta la pace"[59]. Venne sequestrata e acquisita agli atti dell'inchiesta una lettera spedita il 1° maggio da Cotrina Corazza al marito Vito Trezza, militare del 135° Reggimento Fanteria, 6ª Compagnia (che operava in zona di guerra). La donna informava il marito sulla *rivoluzione* scoppiata a causa della "farina avvelenata" distribuita alla popolazione. La lettera conteneva un'aggiunta della figlia Maddalena che espremiva il desiderio che la "maletetta guerra" finisse al più presto:

> «Caro padre ni sta fanno proprio morire di fame quelle brutte sparcime e adesso non ni vogliono derigere più [consuno] adesso non teniamo nessuno e come dio vuole sia ti bacio la vostra figlia Trizza Maddalena. Addio Addio Caro padre desidero questa rivoluzione che sia successa a tutti parti di finire questa maletetta guerra che siamo tutti stuffi ti saluto vostra Trizza Maddalena»[60].

Il processo a carico dei 120 imputati assunse connotati politici per la presenza costante in Latiano del deputato socialista Oddino Morgari e dell'avvocato socialista Felice Assennato[61]. Tutti i rinviati a giudizio dovevano rispondere di assembramento vietato, violenza e resistenza a pubblici ufficiali in adempimento dei loro doveri (con l'aggravante per Francesco Desiderato di "essere stato il capo"), di oltraggio con violenza ad agenti della forza pubblica (RR.CC.) e a pubblico ufficiale (sindaco), di distruzione di atti e documenti esistenti negli uffici di anagrafe, stato civile, archivio, conciliazione e Congregazione di Carità, di danneggiamento e "distruzione mercé incendio" di mobili, imposte e vetri, derrate alimentari, petrolio, medicinali, carte, registri, libri e stampati. Trattandosi, per i tempi, di un vero e proprio maxiprocesso, la

[59] ASLE, *Tribunale penale e civile, Giudice Istruttore (1918)*, b. 452, fasc. 242, cit.
[60] *Ivi*.
[61] ACS, *Ministero dell'Interno, A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 100, fasc. 218/2, comunicazione del prefetto al Ministero dell'Interno del 22/5/1917.

fase dibattimentale si protrasse per diverse udienze[62]. La sentenza fu emessa il 20 giugno. La pena più dura fu inflitta al dirigente socialista Francesco Desiderato, riconosciuto colpevole di "avere promosso nella moltitudine la risoluzione criminosa di avviarsi tumultuosamente per la via del delitto"[63]. Quanto agli altri imputati, il Tribunale riconobbe la difficoltà a individuare le responsabilità personali di ognuno di loro, avendo le testimonianze di funzionari, agenti in servizio di ordine pubblico e dello stesso sindaco potuto ingenerare equivoci nell'individuazione degli autori dei fatti loro addebitati. Assumendo come criterio di giudizio quello della conferma testimoniale a quanto verbalizzato nella prima fase dell'inchiesta, il Tribunale riconobbe la responsabilità, oltre che di Francesco Desiderato, di altri trentotto imputati (diciotto uomini e venti donne) e li condannò a pene varianti tra i quindici mesi e dieci giorni di reclusione (inflitti a Desiderato), e un anno e dieci giorni di reclusione inflitti a quanti vennero giudicati colpevoli di essere stati gli "esecutori materiali della distruzione delle carte e documenti custoditi negli uffici di Latiano nonché colpevoli di assembramento"; altri trentadue furono condannati a due mesi di arresto per assembramento vietato. Agli imputati che si trovavano in stato di detenzione fu concessa la libertà provvisoria; quanti non furono condannati, vennero assolti per insufficienza di prove[64]. In sede di appello dinanzi alla Corte di Trani, con sentenza del 7 maggio 1919, fu riconosciuto a quanti erano stati condannati il beneficio dell'amnistia concessa con regio decreto del 21 febbraio[65].

Il tumulto di Latiano segnò la fine delle manifestazioni di protesta per il pane e contro la guerra nel Circondario di Brindisi. Le misure preventive per il controllo dell'ordine pubblico bloccarono sul nascere ogni tentativo delle donne di assembrarsi e tumultuare. E

[62] ASLE, *Tribunale penale e civile, Giudice Istruttore (1918)*, b. 452, fasc. 242, cit.
[63] ASLE, *Tribunale civile e penale, Sentenze penali 1918*, fasc. 264, sentenza n. 448 del 20/6/1918.
[64] *Ibidem*.
[65] ASLE, *Tribunale penale e civile, Giudice Istruttore (1918)*, b. 452, fasc. 242, cit.

però, il loro grido di protesta esplose nuovamente a partire dalla tarda primavera del 1918, assumendo forme diverse dalle agitazioni dei mesi precedenti. A partire dalla fine di maggio, infatti, masse di donne seppero abilmente utilizzare alcune iniziative ecclesiastiche per far sentire la propria voce a favore della pace. Durante le processioni religiose le donne invocavano la cessazione della guerra "recitando inni cattolici". Le processioni per la pace (si svolsero a Ceglie, Erchie, Francavilla Fontana, Villa Castelli e nella stessa Latiano) destarono una certa preoccupazione nei vertici militari che le giudicavano altrettante "manovre tendenti ad influire sullo spirito di combattività delle truppe"[66].

Una particolare forma di protesta, capillarmente diffusa in molte regioni dell'Italia meridionale, si materializzò attraverso le visioni di "veggenti" che predicevano la pace imminente; il Servizio Informazioni del Comando Supremo dell'Esercito (che temeva che tali fenomeni potessero "influire sullo spirito di combattività delle truppe") sollecitò il ministro dell'Interno a intervenire per controllarli e reprimerli[67]. Preoccupazioni per questo genere di fenomeni si trovano in alcune relazioni dello stesso prefetto di Lecce. Con riferimento a un caso di "veggente" manifestatosi a Torre Santa Susanna, allo scopo di evitare che l'episodio potesse "provocare disordini per fermentazione spontanea nell'ambiente contadinesco

[66] ACS, *Ministero dell'Interno, categoria A5G (Prima Guerra Mondiale)*, b. 3, fasc. 7/24 (relazioni del prefetto di Lecce del 12/6, 25/6, 8/7/1918; nota del Comando Supremo del Regio Esercito del 12/6/1918).

[67] *Ivi*, nota del Servizio Informazioni del Comando Supremo del Regio Esercito del 12/6/1918 («[…] Dall'esame delle corrispondenze inviate ai nostri militari in zona di guerra, vengono rilevati da qualche tempo vaghi accenni circa apparizioni misteriose e predizioni di veggenti, che annunciano la conclusione della pace a breve scadenza. Questo Servizio, pur persuaso che essi non sono che effetto di superstizione e di ignoranza, non esclude che possano nascondere manovre tendenti ad influire sullo spirito di combattività delle nostre truppe operanti, e pertanto ritiene opportuno informare il Ministero dell'Interno per quelle disposizioni che riterrà di impartire alle dipendenti Autorità […]»).

facile a farsi commuovere da qualsiasi fatto", il prefetto ne dispose il ricovero coatto in una "casa di salute"[68].

6. Conclusioni

L'abbattimento delle barriere domestiche, realizzato attraverso l'assunzione di carichi di lavoro precedentemente svolti solo da uomini, e la partecipazione massiccia alle manifestazioni di protesta, crearono le condizioni per l'avvio di un significativo processo di trasformazione della mentalità delle donne contadine del Salento, che riuscirono a superare le barriere all'interno delle quali erano state fino ad allora confinate. L'avvio di tale processo, se da una parte favorì un percorso sempre più ampio di presa di coscienza, da parte delle masse femminili delle campagne di Terra d'Otranto, delle potenzialità insite nel loro nuovo protagonismo, d'altra parte indusse larghi settori dell'opinione pubblica, fino ad allora insensibili al problema, a porre maggiore attenzione alla specificità delle problematiche femminili del mondo agricolo.

Il nuovo protagonismo delle donne emerso negli anni di guerra avrà importanti ricadute di lungo periodo nel Salento, dove, fin dal 1919 e almeno per un decennio, le donne, attraverso le Leghe delle tabacchine, saranno protagoniste delle lotte per il salario e per migliori condizioni di lavoro nei magazzini. Almeno fino al 1928/1929 (ben oltre, quindi, la presa del potere da parte del fascismo), le tabacchine (molte delle quali erano state protagoniste delle manifestazioni di protesta negli anni di guerra) faranno sentire la loro rabbia e il grido delle loro rivendicazioni nei confronti dei

[68] *Ivi*, relazione del prefetto del 28/5/1918 («[…] Fin dal 16 maggio 1918 notizie fiduciarie informano che a Torre Santa Susanna una presunta veggente del luogo tal Musso Antonietta, contadina di anni 34, il cui marito si trova al fronte faceva predizioni sull'imminente conclusione della guerra; il fatto può provocare disordini per fermentazione spontanea nell'ambiente contadinesco facile a farsi commuovere da qualsiasi fatto […]. Dalle indagini è escluso che la Musso abbia scientemente fatto opera di disfattismo con le sue profezie ma se ne dispone il ricovero in una casa di salute per evitare che desse causa a fatti eventualmente pregiudizievoli all'interesse nazionale […]»).

concessionari (i quali troveranno nel governo fascista un fermo e sicuro garante dei propri privilegi). Anche negli anni più duri del regime fascista, le maggiori forme di opposizione alle politiche economiche e sociali si registreranno tra le tabacchine. Le quali, dopo il 1943, saranno ancora una volta protagoniste di un articolato processo di emancipazione legato alla rivendicazione e conquista di tutele occupazionali e salariali. Il processo di abbattimento delle barriere domestiche, iniziato negli anni della Grande Guerra e contrastato per decenni dalla dominante cultura maschilista, avrebbe portato, a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso, alla conquista di alcuni diritti propri della specificità della condizione femminile (il divieto di essere licenziate in caso di gravidanza, l'istituzione di sale per l'allattamento all'interno dei magazzini, la legge sulla tutela della maternità)[69].

Di quelle conquiste le pioniere sono state le migliaia di donne che, negli anni più difficili del primo conflitto mondiale, furono protagoniste indiscusse del movimento di lotta finalizzato, non solo a conquistare il pane quotidiano per sé e per i propri figli, ma anche a conseguire la pace e il rientro dalle trincee di mariti, figli e fratelli.

[69] Sugli effetti di lungo periodo in ambito nazionale, R. BIANCHI, *Quelle che protestavano, 1914-1918*, cit., scrive che le proteste degli anni di guerra «incisero molto sulla storia immediata e lasciarono un segno significativo sulle vicende successive di un paese che sarebbe uscito dal conflitto diviso, mentre già nell'inverno 1918-1919 prendevano corpo gli scioperi e le lotte epocali del primo dopoguerra» (p. 190); P. MELOGRANI, *Storia politica della Grande Guerra*, cit., scrive: «Quanto avvenne dopo l'intervento accelerò enormemente il processo di emancipazione delle donne, conferì ad esse maggiori responsabilità familiari e sociali, segnò per il mondo femminile un momento di transizione tra due epoche […] per il mondo femminile la guerra significò creazione di un ambiente spirituale e sociale profondamente nuovo, crisi di comportamenti e di ideali a volte rimasti immutati da secoli» (pp. 334-335). Sulla lotta delle tabacchine salentine tra il primo e il secondo dopoguerra e sul regime fascista nel Salento, S. COPPOLA, *Il movimento contadino in Terra d'Otranto dal 1919 al 1960*, Capone, Cavallino 1992; Id., *Bona mixta malis. Fascismo, antifascismo e chiesa cattolica nel Salento*, Giorgiani, Castiglione 2011.

Giuseppe Genghi

Rapporti di volo dei piloti della Stazione Aeronautica di Brindisi al rientro da una missione di volo durante la I guerra mondiale[1]

Saluto il presidente del Rotary Club Brindisi Salvatore Munafò, il prefetto di Brindisi Nunziante Vardé, le autorità civili e militari e le gentili signore e i gentili signori presenti.

Prima di entrare nel vivo dell'argomento che ho scelto di trattare, accennerò all'importanza che ha avuto l'utilizzo del mezzo aereo durante la grande guerra.

Fu Giulio Douhet, un ufficiale artigliere, nato a Caserta il 30 maggio 1869 e morto a Roma il 14 febbraio 1930, uno dei primi, in Italia, a intravedere le nuove opportunità offerte dall'aereo.

L'aereo, per la sua indipendenza dalla superficie terrestre e marina e per la sua velocità di traslazione, si sposta in qualunque direzione con facilità e con una velocità superiore a quella di qualsiasi altro mezzo.

Ne consegue che la sua capacità offensiva è talmente grande da costringere chi si deve difendere a mettere in campo forze notevolmente superiori.

Già nella guerra di Libia 1911 – 1912 l'Italia impiegò gli aerei con compiti di ricognizione in territorio nemico o per scoprire entità e spostamenti delle forze nemiche. L'aereo fu impiegato anche in missioni di bombardamento con ottimi risultati.

Il 18 ottobre 2012 il trattato di Losanna pose fine alle ostilità e assicurò all'Italia il possesso dalla Libia e dell'Egeo.

Nella grande guerra, l'improvviso apparire del nuovo mezzo, non permise di orientare perfettamente le idee, e all'offesa aerea si tentò, istintivamente ed empiricamente, di contrapporre una difesa

[1] Relazione svolta il 25 ottobre 2016, nella Sala Regia del Grande Albergo Internazionale, nella V sessione, avente a tema *La base area di Brindisi***,** dell'XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica *La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra.*

contraerea, sia agendo nell'aria, sia agendo da terra; nacquero così le artiglierie contraeree, le squadriglie da difesa e quelle da caccia.

L'esperienza dimostrò che tutti questi mezzi erano incapaci di adempiere realmente le loro missioni, nonostante che le offensive aeree che furono svolte durante la grande guerra fossero di scarsa importanza, slegate e condotte senza un chiaro e preciso concetto direttivo.

Per impedire che il nemico potesse impiegare le sue forze aeree non c'era nessun altro mezzo pratico se non quello di distruggere le sue forze aeree impedendogli di volare, ossia di conquistare il dominio dell'aria.

Chi possedeva il dominio dell'aria e aveva un'adeguata forza offensiva, mentre da un lato preservava tutto il proprio territorio e il proprio mare dalle offese aeree nemiche e toglieva all'avversario la possibilità di qualsiasi azione ausiliaria aerea, dall'altro si trovava in grado di esercitare sul nemico azioni offensive di un ordine di grandezza terrificante, contro il quale all'avversario non restava alcuna possibilità di reagire.

Fino ad ora ho parlato in genere di mezzi aeronautici, ma poiché in aeronautica i mezzi sono divisi in due grandi categorie: più leggeri e più pesanti dell'aria, cioè dirigibili e aeroplani, vi dirò che solo la categoria dei più pesanti dell'aria offre aerei utilizzabili a scopi bellici.

Ora dobbiamo vedere qual era la situazione nell'Adriatico e in particolare a Brindisi.

A Brindisi troviamo la stazione idrovolanti o stazione aeronautica.

Nella stazione aeronautica di Brindisi nel corso della guerra operarono tre aeronavi, meglio conosciute come dirigibili.

Le aeronavi furono impiegate:

- per operazioni di bombardamento dell'obiettivo da distruggere in relazione ai bisogni del momento bellico e del raggio d'azione dell'aeronave, in modo che esse potessero raggiungerlo con un carico di esplosivo sufficiente allo scopo e a una quota di relativa sicurezza rispetto alle difese.
- per missioni di esplorazione, di sorveglianza e di scorta di convogli.

Nel luglio 1916 a Brindisi – zona Casale – iniziarono i lavori per la costruzione di tre *hangar* di legno e tela tipo inglese, per aeronavi esploratori; i lavori terminarono nel dicembre 1916 per cui subito entrò in servizio l'aeronave (Dirigibile Esploratore) D. E. 5 dotata di 2.000 metri cubi di cubatura, una velocità di 70 Km orari e 600 Kg di peso; quest'aeronave operò solo nel primo trimestre del 1917 e compì quarantuno missioni.

Nel secondo trimestre del 1917 entrò in servizio l'aeronave Dirigibile Esploratore D. E. 6 che operò fino al marzo 1918 e compì quarantasei missioni.

Nel terzo trimestre del 1917 entrò in servizio l'aeronave Dirigibile Esploratore D. E 8 di uguali caratteristiche delle prime due e compì quarantadue missioni; fu posta in disarmo nel luglio 2018.

Le missioni di esplorazione compiute dai dirigibili che operavano a Brindisi, consistevano nel controllo periodico delle acque circostanti la piazzaforte di Brindisi, nella sorveglianza della rotta di sicurezza del porto e nella scorta dei convogli eseguita sempre in posizione avanzata.

Nel 1918 la squadriglia dei Dirigibili Esploratori fu spostata nell'aeroscalo di San Vito dei Normanni, intitolato a Maurizio Gallo, ritenuto più sicuro dagli attacchi aerei austriaci.

In tutta la Puglia, fin dopo la I guerra mondiale, oltre all'aeroscalo di Brindisi, esistevano gli altri di Otranto e Capo San Vito a Taranto sui quali operavano i dirigibili esploratori di fabbricazione inglese acquistati nel 1915 a Londra.

Altri due aeroscali erano sia a Grottaglie, con dirigibili da bombardamento, che a San Severo in provincia di Foggia.

Le aeronavi o dirigibili erano impiegati anche in missioni di bombardamento come si evince dal rapporto del comandante dell'aeronave A 1 Tenente di vascello Marcello Arlotta, sulla missione compiuta il 6 agosto 1918 sulle opere militari di Teodo (Cattaro) diretta dalla *Direzione Servizi Aeronautici* di Brindisi e voluta dal comando in capo dell'Armata del Basso Adriatico.

Dal rapporto dell'Arlotta sulla prima missione si apprende che partì alle ore 20,00.

Sorvolò la costa pugliese fino a Ostuni e poi attraversò alla quota di 1.000 metri il mare Adriatico. Avvistata la costa del Montenegro la seguì fino alla rada di Cattaro che trovò illuminata.

Il comandante Arlotta nel suo rapporto così scrisse*:* "Spingo a tutta potenza i quattro motori per vincere un forte vento di maestrale e raggiungere la località di Teodo. Alle ore 1,20 sono già alla quota di 4.500 metri, e sono sulla verticale di Punta Zoliano, estremo NW del bersaglio (opere militari, baraccamenti ed arsenale di Teodo), eseguo il lancio delle bombe. Distinguo nettamente 12 esplosioni entro la zona mirata. I fanali delle navi agli ancoraggi di Kumbor e di Toedo si spengono immediatamente. Dodici proiettori dei quali sei zenitali si accendono ed esplorano il cielo in direzione dell'aeronave senza riuscire ad individuarla. Cinque batterie aprono il fuoco dalle posizioni di Vernak, Teodo, Traste, Obostrok e Krasic. Queste due ultime però cessano il tiro dopo un paio di minuti, le altre, invece, continuano il fuoco di interdizione mentre l'aeronave si allontana verso SW col vento in poppa e con i quattro motori a piena potenza alla quota di 5.000 metri.

Alle ore 1,40 lascio la costa Sud della baia di Traste e dirigo per la rotta del ritorno: i proiettori di Cattaro vengono spenti".

Il rapporto del comandante Arlotta, dopo aver descritto l'attraversamento del Canale d'Otranto, il sorvolo dell'aeroscalo di San Vito dei Normanni e l'atterraggio a Grottaglie, termina con queste considerazioni:

"Ritengo che questa prima missione di guerra sia stata un'ottima prova per tutto l'apparecchio: non ho riscontrato alcuna perdita di gas; l'aeronave dopo 13 ore di moto, avendo raggiunto la quota massima di 5.000 metri è rientrato con l'involucro in soddisfacentissime condizioni di forma, i quattro motori hanno funzionato sempre bene, ognuno di essi è stato in moto per la durata di 13 ore delle quali circa 9 a piena potenza (1.400 giri) ho potuto raggiungere l'obiettivo alla quota di 4.550 metri con 960 Kg di bombe senza destare allarme prima del lancio, malgrado la zona montuosa".

L'aeronave "A1" in quella missione percorse in totale Km 540, con un equipaggio di otto persone, un carico di benzina alla partenza di

Kg. 1.950 (all'arrivo Kg. 200) e un carico totale alla partenza di Kg. 4.480 (all'arrivo Kg. 1.070).

Il tenente di vascello Marcello Arlotta perse la vita in un'altra missione di bombardamento compiuta contro le installazioni austro – ungariche: a lui è intitolato l'aeroporto di Taranto – Grottaglie.

Numerose furono le missioni di guerra effettuate da apparecchi partiti dallo scalo di Brindisi.

Mi limiterò a citare solo quella che ritengo la più importante.

Nell'estate del 1917 i bombardamenti aerei su Durazzo s'intensificarono in modo costante, non dando mai tregua all'obiettivo attaccato e producendo seri danni agli impianti portuali e aeronautici austriaci.

Non trascorreva giorno in cui il cielo di Durazzo non fosse attraversato da velivoli italiani, i quali, oltre che per azioni offensive, vi si recavano per costatare elementi utili per i successivi bombardamenti che erano effettuati con la partecipazione di sempre più numerosi apparecchi.

Il 16 luglio 1917 il Vice Ammiraglio Cutinelli Rendina, Comandante in Capo dell'Armata, organizzò, partendo dall'aeroscalo di Brindisi, un bombardamento aereo su Durazzo effettuato da 18 idrovolanti con lo scopo di arrecare danno agli hangar degli apparecchi austriaci.

Il Comando della spedizione fu affidato al Capitano di Fregata S. Denti di Piraino, Direttore dei Servizi aeronautici del Basso Adriatico, che al ritorno scrisse il rapporto redatto per il Comando Superiore Navale di Brindisi in cui si legge;

"hanno preso parte all'azione complessivamente una sola flottiglia di tre squadriglie che erano così formate:

- squadriglia di Brindisi in tre apparecchi: capo squadriglia il Tenente di Vascello Pierozzi,
- squadriglia della Regia Nave "Europa" in cinque apparecchi: capo squadriglia il Tenente di Vascello Pellegrini,
- 257^ squadriglia di Valona in sette apparecchi: Capo Squadriglia Capitano di Fanteria Fabretti.

Il sottoscritto che trovavasi su uno degli apparecchi della squadriglia "Brindisi" (F.B.I. n. 14,) pilotato dal Ten. di Vascello Orazio Pierozzi, si alzò per ultimo.

A una distanza di 20 miglia i velivoli sorvolarono i cacciatorpediniere di scorta, la formazione aerea italiana fu accolta da colpi di cannoni, che fecero capire che l'avvicinarsi della flottiglia era attesa, poiché la difesa aerea era già in funzione…"

Il rapporto del cap. di fregata S. Denti di Piraino, cui era affidata il comando della spedizione e la diretta responsabilità della missione di guerra, così prosegue*:*

"nel porto non si è notata la presenza di navi da guerra, ma un notevole movimento di traffico. Vi erano due grossi piroscafi ancorati in vicinanza delle ostruzioni: uno più piccolo ancorato fra essi e la terra, ed uno attraccato alla banchina mercantile contornato di maone (la maona è una grossa chiatta portuale che viene usata nello sbarco e nell'imbarco delle merci). Vi erano pure altre piccole imbarcazioni, alcune delle quali a vapore, all'ancora ed in moto in vicinanza della costa. Sui pontili dell'Hangar si trovavano tre apparecchi dei quali uno di dimensioni più piccole, che quando il quinto apparecchio della flottiglia stava compiendo il lancio delle sue bombe, si alzò in volo raggiungendo una quota di circa duemila metri e dopo aver diretto al largo verso le nostre cacciatorpediniere fece ritorno alla base discendendo. Molti dei punti di caduta delle bombe lanciate dalla flottiglia sono indicate nello stato che allego… Sulla via del ritorno, quando la flottiglia giunse quasi sulla verticale delle prime cacciatorpediniere, le squadriglie di Valona accostarono a sinistra per far ritorno alla loro base secondo le istruzioni impartite.

Il funzionamento dei motori è stato ottimo, così come ottimo è stato il funzionamento

Radio Telegrafico e quello della sistemazione fotografica.,

Riassumendo la spedizione di bombardamento sopra Durazzo in forza di 18 apparecchi, i quali tutti sono rientrati alla base dopo aver raggiunto il loro obiettivo di difesa, è la più importante spedizione punitiva d'oltremare che sia stata compiuta dall'inizio della guerra europea.

Esso è stata eguagliata, solo come numero di apparecchi, a quella tedesca ultimamente compiuta contro Londra con idrovolanti di potenza ben maggiore dei nostri F, B. A..

Nell'effettuare il bombardamento si è cercato di arrecare il minor danno possibile all'abitato e alle costruzioni che non avessero carattere militare. Il materiale tutto, motori ed apparecchi, ha ben risposto allo sforzo che gli è stato richiesto, testimoniando così la coscienza che apportano nel loro lavoro le squadre di maestranze ed i meccanici delle sezioni Aeronautiche di Brindisi.

Gli uomini tutti, piloti e osservatori, hanno esattamente compiuto il loro dovere".

Prima di concludere questo mio intervento, desidero ricordare tre valorosi piloti che hanno operato presso la Stazione Aeronautica di Brindisi: il tenente di vascello Orazio Pierozzi, il tenente colonnello Francesco De Pinedo e il generale di brigata Umberto Maddalena.

1. Orazio Pierozzi



Orazio Pierozzi è nato a San Casciano in Val di Pesa (FI) l'8 dicembre 1884 –è stato un ufficiale e aviatore italiano, decorato quattro volte con medaglia d'argento al valor militare. Asso dell'aviazione da caccia, è accreditato di 7 abbattimenti durante la prima guerra mondiale con l'idrovolante Macchi M5 diventando l'ufficiale della marina italiana con il maggior numero di vittorie aeree nel conflitto. I piloti con almeno cinque vittorie confermate erano classificati "ASSI". Gli assi italiani furono 40, tra questi i primi cinque furono:

- Maggiore Francesco Baracca con 34 vittorie;
- Ten. Silvio Scaroni con 26 vittorie;
- Ten Col. Pier Ruggero Piccio con 24 vittorie;

- Ten. Flavio Torello Baracchini con 21 vittorie;
- Cap. Fulco Ruffo di Calabria con 20 vittorie;

Il Pierozzi morì in mare a seguito di incidente aereo al largo di Trieste il 18 marzo 1919. Gli venne conferita la medaglia d'oro al valore della Marina. Alla sua memoria nel 1920 gli fu intitolata la stazione idrovolanti di Brindisi e successivamente l'Aeroporto militare di Brindisi. A San Casciano in Val di Pesa a lui è intitolata la Piazza principale.

2. Francesco De Pinedo



Francesco De Pinedo è nato a Napoli il 16 febbraio 1890 da una famiglia di nobili origini, Nel 1908, all'età di 18 anni si arruola nella Regia Marina entrando nell'Accademia Navale di Livorno. Imbarcato su un cacciatorpediniere, partecipa alla Guerra italo-turca del 1911, dove assiste al primo impiego bellico degli aeroplani. Entra a far parte del Servizio Aeronautico della Regia Marina e prende parte alla prima guerra mondiale compiendo missioni di ricognizione, venendo decorato con Croce al merito di guerra. Nel dopoguerra, compie dei voli dimostrativi raggiungendo l'Olanda e la Turchia, mettendo in mostra capacità organizzative per queste imprese e nel 1923 transita nella Regia Aeronautica (costituita il 28 marzo dello stesso anno), dove in riconoscimento del suo talento viene nominato, pur giovane per l'incarico, Capo di Stato Maggiore del Comando Generale dell'Aeronautica con il grado di tenente colonnello. Divenne famoso in tutto il mondo per il raid transoceanico:

Sesto Calende (Varese) – Melbourne (Australia) – Tokio (Giappone) – Roma compiuto tra il 20 aprile e il 7 maggio 1925 con un idrovolante Savoia Marchetti 516 ter.

Durante il volo di andata fece scalo anche a Brindisi.

Nel novembre del 1928, con il grado di generale di brigata aerea ebbe l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore con mansioni di Capo di Stato Maggiore di tutta la forza armata. A seguito di contrasti con Italo Balbo si dimise dall'incarico il 29 agosto 1929 e fu nominato addetto aeronautico in Argentina..

Il 3 settembre 1933, mentre si apprestava a intraprendere un volo in solitaria dalla lunghezza record di 6300 miglia da New York a Baghdad con un monoplano Bellanca, battezzato "Santa Lucia", non riuscì a decollare a causa del sovraccarico di carburante. De Pinedo perse il controllo del velivolo durante la corsa di decollo e urtò la recinzione ai bordi della pista, spezzando le ali. Il pilota sbalzato fuori dell'abitacolo, rimase ucciso nel rogo del carburante fuoriuscito che subito prese fuoco. I funerali si svolsero in forma solenne nella Cattedrale di San Patrizio a New York, e la salma fu rimpatriata in Italia con il transatlantico Vulcania. A Francesco De Pinedo è intitolato il noto Istituto Tecnico Aeronautico di Stato di Roma, uno dei tre esistenti in Italia (gli altri sono a Forlì e Catania). Sempre a Francesco de Pinedo è dedicato lo scalo portuale di Roma lungo la riva sinistra del Tevere, tra ponte Nenni e Ponte Matteotti. Gli è stato inoltre intitolata una strada della sua città natale, Napoli, confinante con l'aeroporto del capoluogo partenopeo.

3. Umberto Maddalena



Umberto Maddalena, è nato il 14 dicembre 1894 in località "Cao d'sora" (in veneto Capo di sopra), popolosa borgata situata in prossimità dell'argine sinistro del Po, nell'allora Comune di Bottrighe, oggi una frazione di Adria, in provincia di Rovigo.

Arruolato nella Regia Marina conseguì, dopo il Corso di Ufficiale di Complemento, la nomina di Guardiamarina di complemento e fu destinato al naviglio sottile.

In seguito accettò con entusiasmo la proposta dell'ammiraglio Casanova di diventare aviatore, per prestare servizio nell'Aviazione di Marina.

A partire da giugno e fino a settembre 1916 frequentò la Scuola di Volo di Sesto Calende, conseguendo il brevetto di pilota di idrovolante FBA.

Terminato l'addestramento – sempre nel 1916 - venne destinato all'idroscalo di Brindisi, che stava assumendo grande importanza per il controllo del Canale di Otranto. Qui trovò come comandante di squadriglia il tenente di vascello Orazio Pierozzi, suo amico di vecchia data.

Durante la prima guerra mondiale, per i servizi prestati come pilota di idrovolanti della Marina venne insignito di tre Medaglie d'argento al valor militare, una Medaglia di bronzo al valor militare, due Croci di guerra al valor militare oltre a numerosi altri riconoscimenti per il valore e il coraggio dimostrati nelle audaci azioni contro il nemico.

Dopo la fine della guerra decise di rimanere nei ranghi dell'Aviazione di Marina, e nel 1923 transitò nella neocostituita Regia Aeronautica.

Partecipò a numerose missioni a lungo raggio e a numerose crociere aeree volute da Italo Balbo, pilota e ministro durante il fascismo.

La missione più importante compiuta da Umberto Maddalena fu quella eseguita nel 1928 alla ricerca dei naufraghi del dirigibile Italia**,** comandato dal generale Umberto Nobile, dispersi nell'Artico. Maddalena partì da Orbetello con un Savoia-Marchetti S.55 riuscì a trovarli già al secondo volo, grazie alla famosa *tenda rossa* e compiendo più viaggi per rifornirli di viveri e medicinali, rendendo possibile il loro salvataggio. L'aereo rientrò a Sesto Calende il 30 agosto, dopo aver trascorso due mesi e venti giorni in ambiente artico.

Maddalena rimase ucciso il 19 marzo 1931 a causa dell'esplosione in volo del suo S.64 Bis. L'incidente avvenne durante un normale volo di trasferimento da Cinisello Balsamo a Montecelio, da cui sarebbe dovuto partire per conquistare il record mondiale di distanza in volo rettilineo.

Nello stesso anno gli venne intitolata l'*Opera Nazionale Figli degli Aviatori* (ONFA) di Gorizia, poi trasferita a Firenze e a Cadimare ove è ancora funzionante.

Giovanni Membola

Il Bollettino della Vittoria Navale della Grande Guerra

È trascorso un secolo da quel 12 novembre 1918, quando il Comandante in Capo della Forze Navali Mobilitate, ammiraglio e duca Paolo Thaon di Revel, allo stato civile Paolo Camillo Margherita Giuseppe Maria (Torino, 10/6/1859 - Roma, 24/4/1948), comunicò da Brindisi, al mondo intero, la vittoria della guerra marittima condotta nell'Adriatico e la resa della flotta dell'Impero austro-ungarico.
L'ultima e decisiva azione militare del conflitto sui mari fu la conquista del porto albanese di Durazzo, divenuta importante piazzaforte navale austriaca. All'operazione parteciparono 32 unità navali italiane, tra queste gli incrociatori S. Giorgio, Pisa, San Marco e gli esploratori Sparviero, Aquila, Nibbio e Racchia, ovvero l'intera flotta di base a Brindisi guidata personalmente da Thaon di Revel, che volle alzare il suo vessillo sulla corazzata Dante Alighieri, unitamente alle 23 unità navali britanniche e le 4 unità subacquee francesi. "Un lungo ed imponente corteo di navi lasciò la base di Brindisi alle prime ore dell'alba del 2 ottobre – racconta lo storico brindisino Giuseppe Teodoro Andriani[1] – dopo mezzogiorno, avendo permesso ad una nave ospedaliera di prendere il largo, iniziò il cannoneggiamento della base, che fu bombardata anche dall'alto da ondate successive di numerosi aerei, 47 italiani e 38 britannici". L'attacco provocò gravi danni alle strutture e alle fortificazioni austriache realizzate durante i tre anni di permanenza, inoltre furono affondate un gran numero di navi nemiche presenti nel porto, sia militari che mercantili. L'azione bellica durò complessivamente circa tre ore, quindi tutte le navi della flotta rientrarono alla base di Brindisi "che riprese il consueto animatissimo aspetto". Il 10 ottobre le ultime unità austroungariche lasciarono Durazzo, che fu occupata dagli italiani sei giorni dopo.

[1] Teodoro Andriani. La Base navale di Brindisi durante la Grande Guerra (1915-1918). Grafica Aprile – Ostuni (BR) Marzo 1993, pag. 209

La marcia via terra delle truppe italiane divenne inarrestabile, mentre il nemico arretrava su ogni fronte. La resa dell'impero austro-ungarico si completò il 3 novembre con l'armistizio siglato nella villa del conte Vettor Giusti del Giardino a Padova, che pose fine alle ostilità.
La guerra, per l'Italia, era terminata e vinta. Fu il capo di Stato Maggiore Armando Vittorio Diaz, il giorno successivo, a comunicare la fine dei combattimenti con lo storico bollettino della vittoria, un documento che esaltava il successo italiano su quello che "fu uno dei più potenti eserciti del mondo"[2]. L'autore materiale del testo, riportato e scolpito sul marmo del Complesso Monumentale del Vittoriano a Roma e su una serie di lapidi commemorative presenti in numerose città italiane, sarebbe stato il conte Domenico Siciliani, generale e responsabile dell'Ufficio stampa e propaganda del Regio Esercito.
A questo comunicato seguì l'Ordine del giorno n. 38 a firma del comandante supremo della Regia Marina Paolo Thaon di Revel, noto come il "Bollettino della Vittoria Navale", emesso proprio da Brindisi, sede della base navale del basso Adriatico da dove l'ammiraglio diresse quasi tutte le operazioni militari della Marina.
Anche in questo caso, l'autore dell'elaborato è differente dal sottoscrittore: dagli studi svolti nel 1996 da Guglielmo Salotti, allievo e collaboratore del prodigo storico Renzo De Felice, specializzato sulla storia d'Italia del XX secolo, sarebbe emerso che l'artefice del contenuto sia stato in realtà il noto poeta, e all'epoca maggiore della Regia Aeronautica, Gabriele D'Annunzio.
Dalla lettura e catalogazione dei documenti donati a Renzo De Felice da Clorinda Thaon di Revel, seconda figlia dell'unico grande ammiraglio della storia della Marina, e moglie dal Capitano di Corvetta Mariano Imperiali duca di Francavilla Fontana, e dallo storico trasmessi al Salotti prima di essere custoditi presso la Fondazione Spadolini di Firenze, risulterebbe che l'ammiraglio chiese

[2] Dal testo integrale del Bollettino della Vittoria a firma di Armando Diaz del 4 Novembre 1918



in maniera del tutto riservata al D'Annunzio di redigere un testo per "magnificare la vittoria navale italiana, da rendere poi pubblico" [3].

Il 2 novembre 1918, due giorni prima dell'armistizio, il celebre Vate fece giungere a Thaon di Revel un foglio con la sola firma e la dedica 'AI VINCITORI' e una busta con la soprascritta 'RISERVATISSIMA' all'interno del quale vi erano quattro fogli, ovvero "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"[4].

Secondo Guglielmo Salotti non è un caso che proprio a D'Annunzio l'ammiraglio Thaon di Revel si fosse rivolto per la stesura del Bollettino, non si trattava solo di assegnare un tale compito ad 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 [5].

---

[3] D'Annunzio: scrisse in segreto Bollettino della Vittoria 1918. Adnkronos Cultura del 30/06/2001

[4] Dattiloscritto di Clorinda Thaon di Revel dal titolo "Lettere e rapporti di amicizia fra Gabriele d'Annunzio, il Grande Ammiraglio Thaon di Revel, la Sua Consorte e la loro figliola"

[5] Guglielmo Salotti. D'Annunzio, Thaon di Revel e il "Bollettino della Vittoria navale in Bollettino d'Archivio del'Ufficio Storico della Marina Militare", anno XVI, giugno 2002, pag. 95-104

Dallo studio del carteggio emerge chiaro il rapporto di amicizia e di stima tra l'Ammiraglio e il poeta-soldato, tra i due vi fu un epistolario costituito da un corpus di sessanta lettere che abbracciano l'arco di un decennio, dal 13 dicembre 1915 al 1925[6]; principalmente riguardanti informazioni ed imprese militari, dove talvolta è evidente l'ansia di azione del quale il Poeta si faceva interprette presso l'Ammiraglio, che da parte sua lo esortava a non compiere gesti estremi considerata anche la taglia di ventimila marchi posta dagli austriaci su D'annunzio, vivo o morto. Nelle lettere si rileva il tono reverenziale e talora sussiegoso, con cui D'Annunzio si rivolge a Revel: "Mio Ammiraglio e Capo", "Mio Ammiraglio amatissimo", e poi, nel dopoguerra "Mio Duca e Maestro"[7].

Consistente anche la corrispondenza indirizzata dal D'Annunzio alla moglie del Revel, la contessa Irene di Enrico Martini di Cigala e Cocconato, che si sarebbe rivelata una preziosa "alleata" del Vate: a lei inviava missive inerenti temi di natura musicale e letteraria con frequenti accenni alla piccola Clotilde, ribattezzata dal Poeta "Sirenetta" (stesso nomignolo già coniato per la figlia dell'ammiraglio Emanuele Vittorio, predecessore di Thaon di Revel al comando di Venezia e quindi suo superiore diretto). Questo "canale indiretto" sarebbe servito al D'Annunzio a mantenere più vivi i rapporti con il Duca del mare. Alla contessa scrisse anche in occasione della nomina di Revel a capo di stato maggiore della Marina, esprimendo la propria gioia in una lettera datata 9 febbraio 1917 [8].



[6] Ezio Ferrante. *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*. Supplemento alla Rivista Marittima 2017, p. 66

[7] *Ibidem*

[8] G. Salotti, "D'Annunzio, Thaon di Revel e…", cit. p. 99

La bozza del Bollettino della Vittoria Navale redatta dal D'Annunzio, ispirata dall'eroismo dei marinai italiani durante il primo conflitto mondiale, conteneva anche alcune parti polemiche nei confronti del nemico sconfitto che, probabilmente in accordo con il re Vittorio Emanuele III, vennero epurate dal contenuto così come fu escluso ogni accenno alla potenza austro-ungarica.
Come riportato nel dattiloscritto dalla contessa Clorinda Thaon di Revel, si trascrivono di seguito i due testi parallelamente, in maniera da poter essere confrontati.

Minuta di D'Annunzio	*Bollettino della vittoria Navale*
	Marinai!
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.	La guerra marittima condotta in Adriatico in unione a reparti degli Alleati e degli Stati Uniti col più costante e 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 i marinai d'Italia hanno perseverato in una lotta senza tregua, supplendo al difetto dei mezzi e della molteplicità dei compiti con una vigoria, con una abnegazione, con una	Dal primo all'ultimo giorno, Voi avete perseverato in una lotta senza tregua supplendo al difetto dei mezzi ed alla gravità dei molteplici compiti, con una vigoria, con una audacia sempre più pronte e ferme.

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 della condizioni e la durezza degli ostacoli.

Tutti gli 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 una assoluta dedizione al dovere poteva superare l'imparità delle condizioni e la durezza degli ostacoli.

Sappia oggi la Patria di quanto sforzi ingloriosi è fatta questa sua immensa gloria.

Sappia oggi la Patria, di quanti sforzi ed eroismi ignoti 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 Permuda al Piave, da Pola a Trieste a Trento.

Consideri come due volte la Vittoria abbia preso il volo e l'augurio dal gorgo ove le più potenti navi nemiche scomparivano: da Premuda al Piave, da Pola a Trieste e 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.

La grande nave colata a picco nel porto di Pola fu più che un presagio. Nel suo nome stesso ostentava la vecchia menzogna delle forze, non riunite ma coatte. La duplice dissoluzione è avvenuta. Come più non esiste l'esercito, così la flotta Imperiale non esiste più.

Colpita nel suo rifugio dalle nostre armi intemerate, ha opposto anche nell'ultima sua ora la batteria dell'eroismo.

Onore sempre ai marinai d'Italia!	Onore sempre a Voi tutti onesti e prodi Marinai d'Italia
	Brindisi XII NOVEMBRE MCMXVIII
	Il Comandante in Capo delle Forze Navali Mobilitate Thaon di Revel

Il testo dell'Ordine del Giorno del Comando delle Forze Navali Mobilitate che celebra la vittoria della guerra marittima condotta in Adriatico, è inciso su due targhe in bronzo collocate a Livorno, una all'interno dell'Accademia Navale di Livorno e l'altra al palazzo del Comune del capoluogo toscano.

A Brindisi invece, per iniziativa della sezione circondariale brindisina dell'Associazione Nazionale Combattenti, fu realizzata dal noto scultore brindisino Edgardo Simone e fusa nelle officine della



Fonderia Laganà di Napoli, la "targa brindisina della vittoria" in bronzo, dove è riportata "la splendida motivazione con la quale fu concessa alla città di Brindisi la croce al merito di guerra"[9] il 18 ottobre del 1919.
Solo quando fu decretato il meritato ed atteso riconoscimento, il Consiglio Comunale, nella seduta del 28 novembre 1923 presieduta da Serafino Giannelli, deliberò per acclamazione che la croce di guerra fosse aggiunta allo stemma della città (Delibera 323), fregio che

[9] Lettera del 1/3/1924 a firma di Archimede Gatti, presidente della locale associazione Combattenti, inviata al sindaco e alla Giunta Municipale avente per oggetto "Targa brindisina della vittoria" (prot. 1757). Archivio di Stato di Brindisi, *Archivio Storico Comune di Brindisi*, cat. 9, cl. 22, b. 4 f. 59.

vediamo evidente sotto lo scudo rosso contenente la testa di cervo e le colonne del porto.
La targa, fu collocata sulla facciata dell'edifico che unisce la Dogana e la Capitaneria di Porto sul lungomare Regina Margherita dove ancora oggi la si può ammirare, fu posta su fondo marmoreo ed inaugurata il 24 maggio 1924, proprio il giorno successivo al conferimento della cittadinanza onoraria all'ammiraglio Thaon di Revel, principale sostenitore dell'onorificenza, al quale già nel 1919 la città di Brindisi aveva intitolato una strada urbana, ovvero "*la larga via lungo la banchina del porto di ponente dal punto in cui s'inizia la zona militare*"[10].

Questo l'intero testo impresso sulla targa:

> *Alla gloriosa Città di Brindisi, la cui generosa popolazione nonostante le replicate offese dal mare e dal cielo, le numerose vittime della ferocia nemica e le privazioni indicibili causate dalla sospensione di ogni traffico, mai piegò l'animo, conferisco la Croce al merito di guerra. All'amministrazione degli italiani addito la città decorata per la magnifica prova di coraggio e di fede che ha dato durante la lunga ed aspra guerra, e perché, con la sua fierezza, efficacemente contribuì al raggiungimento della Vittoria finale.*
> *19 ottobre 1919*
> *Il capo di stato Maggiore della Marina Italiana*
> *Thaon di Revel*

[10] Delibera n. 97 del 6 marzo 1919. Oggetto: Omaggio cittadino dell'ammiraglio Revel – Denominazione di via urbana

In effetti il contributo della città di Brindisi alla Grande Guerra era stato notevole: 207 azioni navali e aeree nel porto e nel cielo, 30 incursioni aeree nemiche durante le quali ben 600 bombe furono lanciate sulla città e 14 apparecchi nemici vennero abbattuti nel suo cielo, 227 unità italiane e 26 estere concentrate contemporaneamente nel porto insieme a 213 idrovolanti.

"Molti furono i militari brindisini che parteciparono alla tremenda guerra del 1915-18 – ricorda ancora il prof. Andriani[11] – alcuni rientrarono, ben 212 purtroppo non fecero ritorno alle proprie case". Tra loro lo studioso brindisino ha voluto ricordare tutti i decorati: il tenente Ruggero De Simone, originario di San Pietro Vernotico (medaglia d'oro al valor militare), Nicodemo Faggiano, Ettore Guadalupi, Enrico D'Errico, Ruggiero D'Errico, Archimede Gatti, Cosimo Guadalupi, Giuseppe Lamarina, Francesco Lazzaro, Luigi Martinesi, Pasquale La Bruna e Domenico Lo Prete (medaglia d'argento al v.m), Orazio Allegretti, Liberato Felline, Francesco Greco, Francesco Guadalupi, Luciano Taurisano, Giacinto Cristofaro, Giovanni Delle Grottaglie, Vittorio De Mitri, Cosimo De Tommaso, Giuseppe Doria, Giuseppe Favia, Luigi Saponaro, Pietro Caramia, Damiano Manfredi, Federico Briamo e Salvatore Briamo (medaglia di bronzo al v.m.), Cosimo Bagnato, Giulio Ardito e Vincenzo De Carlo (Croce di guerra), Francesco Andriani (decorato con medaglia d'argento e di bronzo al v.m.), Ettore Ciciriello (decorato ben quattro volte con medaglie d'argento al v.m.), Giovanni De Anna (decorato con Croce di guerra, medaglia d'argento e di bronzo al v.m.), Giuseppe Lavina (decorato due volte con medaglia di bronzo al v.m.), Corradino Panico Scarcinella (decorato con medaglia d'argento e di bronzo al v.m.).

[11] Teodoro Andriani. *La Base navale di Brindisi* cit. p.225-233

LA PUGLIA, IL SALENTO, BRINDISI E LA GRANDE GUERRA

Atti dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica

Brindisi 2014-2018





XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica

PUGLIA, SALENTO, BRINDISI E LA GRANDE GUERRA

IV sessione. Salvare l'esercito serbo! Brindisi e l'altra sponda adriatica.

CENTENARIO PRIMA GUERRA MONDIALE 2014/2018

Venerdì 1 Aprile2016 - inizio ore 17.30. Accoglienza ore 17.15

Grande Albergo Internazionale - Brindisi

Indirizzi di saluto
Avv. Paolo Perrone
Presidente Rotary Club Brindisi

S.E. Dr. Annunciata Vercè
Prefetto di Brindisi

Prof. Stefano Vinci
Osservatorio sull'Europa e il Mediterraneo fra le due Guerre Mondiali – Università di Bari

Gen. Giuseppe Genghi
Presidente AssoArma

Interventi
Prof. Federico Imperato
Università degli studi "Aldo Moro" - Bari
La diplomazia italiana e la ritirata dell'esercito serbo sulla costa adriatica

C.V. Giosuè Allegrini
Capo Ufficio Storico Marina Militare Italiana - Roma
La Regia Marina e il salvataggio dell'esercito serbo

Prof. Ivan D'Addario
Università degli studi "Aldo Moro" – Sede di Taranto
Le truppe italiane nella piazzaforte di Taranto

Prof. Domenico Urgesi
Presidente della Società Storica di Terra d'Otranto
La base navale di Brindisi e l'esodo dell'esercito serbo

Conclusioni
Prof. Giacomo Carito
Vicepresidente della Società di Storia Patria per la Puglia

Coordina e introduce i lavori
Prof. Giuseppe Teodoro Andriani
Società di Storia Patria per la Puglia



XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica

PUGLIA, SALENTO, BRINDISI E LA GRANDE GUERRA

V sessione. La base area di Brindisi

Martedì 25 ottobre 2016. Inizio ore 17.30. Accoglienza ore 17.15

Grande Albergo Internazionale - Brindisi

Indirizzi di saluto
Salvatore Munafò
Presidente Rotary Club, Brindisi

Domenico Urgesi
Presidente della Società Storica di Terra d'Otranto

Interventi
Giuseppe Genghi
Presidente AssoArma
Esame dei rapporti di volo scritti dai piloti della Stazione Aeronautica di Brindisi al rientro da una missione di guerra

Giuseppe Teodoro Andriani
Società di Storia Patria per la Puglia
La Stazione Aeronautica di Brindisi nella Prima Guerra Mondiale

Conclusioni
Prof. Giacomo Carito
Vicepresidente della Società di Storia Patria per la Puglia

Coordina e introduce i lavori
Antonio Mario Caputo
Società di Storia Patria per la Puglia

CENTENARIO PRIMA GUERRA MONDIALE 2014/2018



XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica

PUGLIA, SALENTO, BRINDISI E LA GRANDE GUERRA

VI sessione. La ridefinizione del ruolo della donna in occasione e per effetto della Grande Guerra.

MARTEDÌ 21 FEBBRAIO 2017 Inizio ore 17.30. Accoglienza ore 17.15

Sala Regia del Grande Albergo Internazionale - Brindisi

Coordina e introduce i lavori
Domenico Urgesi
Presidente della Società Storica di Terra d'Otranto

Indirizzi di saluto
Salvatore Munafò
Presidente Rotary Club, Brindisi

Giuseppe Genghi
Presidente AssoArma, Brindisi

Interventi
Giovanna Bino
Archivio di Stato, Lecce

Salvatore Coppola
Società di Storia Patria per la Puglia

Antonio Mario Caputo
Società di Storia Patria per la Puglia

Conclusioni
Giacomo Carito
Società di Storia Patria per la Puglia

CENTENARIO PRIMA GUERRA MONDIALE 2014/2018



XI Convegno Nazionale di Studi e Ricerca Storica

PUGLIA, SALENTO, BRINDISI E LA GRANDE GUERRA

VIII sessione

CENTENARIO PRIMA GUERRA MONDIALE 2014/2018

MARTEDÌ 20 NOVEMBRE

Inizio ore 11.00
Auditorium dell'Istituto Ettore Palumbo

Inizio ore 18.00
Sala Regia Grande Albergo Internazionale