

# Il Salento, fronte dimenticato della Grande guerra

di ALESSANDRO ISONI<sup>1</sup>

## 1. Lo scontro del 15 maggio 1917: il Salento al centro delle operazioni belliche

Il 15 maggio 1917, il tratto di mare tra Santa Maria di Leuca e la costa greca fu teatro della più importante battaglia navale combattuta nel Mediterraneo nel corso del primo conflitto mondiale. Da un lato, gli incrociatori leggeri austriaci *Novara*, *Helgoland* e *Saida*, sotto il comando dell'ammiraglio ungherese Miklòs Horthy e, dall'altra, le unità delle marine italiana, francese e inglese, impegnate nella caccia alle tre unità austriache reduci da un'incursione contro la linea dei *drifters* – pescherecci di altura – schierati all'interno del dispositivo difensivo volto a sbarrare il passaggio del Canale d'Otranto ai sommergibili tedeschi ed austriaci.

Lo scontro, protrattosi per tutta la giornata del 15 maggio, vide un sostanziale successo degli austriaci, che riuscirono ad affondare 14 pescherecci e a danneggiarne altri 4, riuscendo inoltre ad affondare altre unità dell'Intesa nel corso di azioni diversive utili a favorire il rientro alla base di Cattaro della squadra comandata da Horthy.

---

<sup>1</sup> Professore Associato di Storia delle istituzioni politiche

## 2. La guerra marittima nell'Adriatico

Ma cosa aveva spinto il Comando supremo austriaco a rischiare le più moderne e veloci unità della flotta in un'operazione contro degli innocui pescherecci?

I *drifters*, provenienti dal Regno Unito, equipaggiati con marinai britannici e armati solo di un piccolo cannone, dal punto di vista militare rappresentavano la parte meno importante di quella flotta multinazionale che, sin dal 1915, si era andata assemblando nel Canale d'Otranto. L'arrivo dei sottomarini tedeschi nella base istriana di Pola aveva reso strategico il controllo del passaggio dal bacino adriatico allo Ionio, costringendo così gli alti comandi navali dell'Intesa a concentrare nell'angusto stretto di mare una flotta eterogenea e composita, impegnata nella caccia ai sommergibili tedeschi.

Nel Canale di Otranto si consumò così una snervante attività di sorveglianza di un nemico infido ed invisibile, il quale continuò per quasi tutta la durata del conflitto a transitare indisturbato al largo delle coste salentine, approfittando di una serie di debolezze che, alla lunga, rischiarono di rivelarsi decisive per le sorti del conflitto navale nel mar Mediterraneo.

La prima era rappresentata da insopprimibili questioni geografiche come, da un lato, la relativa ampiezza del tratto di mare tra il Salento e le coste greche e albanesi e, dall'altro, le particolari condizioni meteomarine solitamente presenti nel Canale. La seconda debolezza era costituita dal grado di sviluppo tecnologico dell'epoca, assolutamente inadeguato a sigillare "ermeticamente" un tratto di mare che pure, nel punto più stretto, misurava "solamente" 71 km. A dire il vero, l'idea di un blocco per evitare il transito della flotta nemica aveva degli illustri precedenti storici – come la catena di ferro che di notte chiudeva il porto di Bisanzio o le catene di Porto Pisano conservate nel Camposanto monumentale di Pisa – ma, questi, erano relativi a spazi di mare molto angusti e, soprattutto, non dovevano affrontare la nuova arma sottomarina, che rendeva di per sé obsoleta l'idea stessa di un blocco navale.

A queste innegabili difficoltà tecniche, si aggiungevano poi i dissidi di ordine politico tra gli Stati maggiori delle Marine alleate – in particolare tra italiani e francesi – in merito al comando della flotta multinazionale che si era andata progressivamente formando.

Ad ogni modo, il conflitto si era immediatamente incaricato di dimostrare, in occasione dell'evasione delle corazzate tedesche *Goeben* e *Breslau*, che se era possibile per una flotta uscire dall'Adriatico era, tuttavia, impossibile farvi ritorno, se non al prezzo di perdite che avrebbero azzerato qualsiasi vantaggio strategico conseguito in precedenza. Allo stesso modo, le prime crociere degli *U-boot* tedeschi avevano rivelato la potenza dirompente dell'arma sottomarina nello scardinare gli equilibri bellici e la minaccia per le popolazioni civili derivante dall'interruzione delle linee di rifornimento.

### **3. Il blocco del Canale d'Otranto**

Ad ogni modo, le necessità che spingevano in direzione di uno sbarramento lungo il Canale d'Otranto erano numerose e capaci di sovrastare le difficoltà che questa operazione militare presentava e che, dal punto di vista italiano, si traduceva nella trasformazione della penisola salentina – in particolare i porti di Brindisi e Taranto – in una sorta di retrovia per le flotte impegnate nelle operazioni belliche.

Sin dalla firma della convenzione navale tra Italia e potenze dell'Intesa, avvenuta a Londra il 10 maggio 1915, era stato previsto che, accanto all'invio di unità da guerra, gli inglesi schierassero sul Canale dei pescherecci d'altura - i *drifters*, appunto – muniti di reti e armati solo con un cannone di piccolo calibro, con il compito di sorvegliare lo stretto tratto di mare tra la penisola italiana e quella balcanica, così da avvistare i sommergibili nemici, cercare di farli incagliare nelle reti e, soprattutto, comunicarne la posizione alle unità da guerra ormeggiate nei porti di Brindisi, Valona e Corfù. Nonostante i successi conseguiti dalle sempre più numerose forze

sottomarine austro-tedesche e le reiterate richieste per rafforzare il dispositivo difensivo da parte degli italiani, lo sbarramento del Canale d'Otranto per molto tempo fu più che altro nominale. A causa della penuria di unità necessarie - *drifters*, torpediniere, incrociatori leggeri e sommergibili - e delle peculiari condizioni climatiche del basso Adriatico, la linea consisteva in una sorta di larga maglia tra Brindisi e Valona che non riusciva in alcun modo ad impedire il transito dei sommergibili. I *drifters*, più in particolare, male armati e dotati di reti troppo poco profonde per intercettare il passaggio degli *U-boot*, conseguirono successi isolati, rappresentando piuttosto un problema ulteriore per i comandi alleati, preoccupati di garantire loro una adeguata protezione contro ipotetici attacchi da parte delle unità di superficie austro-ungariche. La costante penuria di unità e i reiterati successi dei sommergibili nel basso Adriatico, nel giugno 1916 indussero i vertici dell'Intesa a spostare lo sbarramento più a sud, lungo una linea che congiungeva Santa Maria di Leuca e l'isola greca di Fanò, così da non esporre a facili attacchi i *drifters*. Tale scelta fu oggetto di discussione durante la conferenza sullo sbarramento del Canale d'Otranto tenutasi a Taranto il 30 ottobre 1916, in cui si giunse ad un compromesso tra la proposta francese - che propendeva per una linea tra la località salentina di San Cataldo e l'isola albanese di Saseno - e la soluzione inglese, che prevedeva appunto una collocazione molto più meridionale: grazie all'intervento italiano, lo schieramento dei *drifters* fu collocato su una linea che congiungeva Otranto e Asporuga, località a sud di Capo Linguetta, con la previsione ulteriore di realizzare un campo minato ampio dieci miglia ad est di Otranto.

Nel gennaio 1917, anno in cui gli *U-boot* tedeschi conseguirono il record di naviglio affondato, il dispositivo difensivo fu rafforzato dalla decisione di utilizzare in maniera più assidua e massiccia gli aeroplani per la sorveglianza del Canale d'Otranto, attraverso la realizzazione di una base aerea a Grottaglie e di una ad Otranto: in quest'ultima località, in particolare, fu dato l'ordine di trasferire gli apparecchi prima di stanza a Gibilterra, per poi dotare la base stessa di nuovi idrovolanti. Nel mese

successivo, la base di Otranto disponeva già di sei biposto e sei "Baby" idrovolanti per il pattugliamento dello sbarramento, oltre che di dodici *Shorts* equipaggiabili con siluri per attacchi alla flotta austriaca o con bombe per attacchi su installazioni navali, oltre a sei biposto da utilizzare per la scorta agli aerosiluranti. Prima dell'estate la base di Otranto era stata completata, con l'arrivo di gran parte del personale e delle attrezzature, cui fece seguito la realizzazione, da parte del *Royal Naval Air Service*, di una stazione radio per intercettare le rotte dei sommergibili, unitamente ad altre due stazioni telegrafiche, oltre ad una postazione di sorveglianza, equipaggiata con personale della stessa, presso il faro di Capo Palascia. In una conferenza alleata tenuta nel maggio 1917, fu organizzato il servizio di pattugliamento del basso Adriatico e del mar Ionio, che fu assegnato al neonato 6° Stormo del *Royal Naval Air Service* di stanza a Otranto: gli idrovolanti avrebbero dovuto operare otto miglia a nord e parallelamente alla linea dei *drifters*, mentre gli aeroplani lungo la parte occidentale del Canale d'Otranto e a sud del Capo di Santa Maria di Leuca, per prevenire uno sbarco da parte degli *U-boot*. Gli idrovolanti avrebbero dovuto occuparsi anche della sorveglianza aerea della linea delle imbarcazioni della marina statunitense munite di idrofoni, ritenuti uno strumento essenziale per la caccia ai sommergibili in immersione.

Anche in ragione del rafforzamento del dispositivo difensivo, che nel 1918 avrebbe annoverato 35 cacciatorpediniere, 4 siluranti, 8 sottomarini, 6 *sloops*, 52 pescherecci d'altura, 74 *drifters*, 31 lance a motore e 36 *chasers* americani, si può dire che nella fase conclusiva del conflitto il Salento fosse uno dei più importanti quadranti di operazioni, risultando decisivo nella disperata corsa contro il tempo per evitare che il blocco dei rifornimenti messo in opera dai sommergibili tedeschi affamasse le popolazioni dei paesi dell'Intesa, costringendo i governi a chiedere l'armistizio, come invece avvenne a Berlino e Vienna, in cui il fronte interno collassò anche a causa del blocco navale posto in essere dalle flotte dell'Intesa.

## Bibliografia

- ABBATIELLO JOHN J., *Anti-Submarine Warfare in World War I: British Naval Aviation and the Defeat of the U-Boats*, Routledge, Oxford 2006.
- HALPERN PAUL G., *A Naval History of the World War I*, United States Naval Institute, Annapolis (MD) 1994.
- HALPERN PAUL G., *The Battle of the Otranto Straits. Controlling the Gateway to the Adriatic in World War I*, Indiana University Press, Bloomington (IN) 2004.
- HALPERN PAUL G., *The Mediterranean Naval Situation, 1908-1914*, Harvard University Press, Cambridge (MA) 1971.
- HALPERN PAUL G., *La Grande Guerra nel Mediterraneo*, 2 voll., Libreria Editrice Goriziana, Gorizia 2009.
- ISONI A., *La Royal Australian Navy e il blocco del Canale d'Otranto 1917-1918*, in *Puglia e Grande Guerra: tra dimensione adriatica e fronte interno*, a cura di F. Altamura, Salento Editrice, Nardò, 2017, pp. 91-116.
- KOBURGER JR. CHARLES W., *The Central Powers in the Adriatic, 1914-1918. War in a Narrow Sea*, Praeger, Westport (CT) 2001.
- MASSIE R. K., *Castles of Steel: Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea*, Jonathan Cape, London 2004.
- SOKOL H., *La Guerra marittima dell'Austria-Ungheria*, 4 voll., Libreria Editrice Goriziana, Gorizia 2007.
- SONDHAUS L., *The Great War at Sea: A Naval History of the First World War*, Cambridge University Press, Cambridge 2014.
- VINCENT C. P., *The Politics of Hunger: The Allied Blockade of Germany 1915-1919*, Ohio University Press, Athens (OH) 1985.