

Renato Scarfi

# Aspetti marittimi della Prima Guerra Mondiale

Prefazione del Capo dell'Ufficio Storico della Marina Militare

Introduzione del C. Amm. Pier Paolo Ramoino

Quando si parla di Prima Guerra Mondiale nella mente appaiono immagini raffiguranti cruenti combattimenti terrestri, i gas, la sofferenza della vita in trincea o sulle montagne innevate, dimenticando che la Prima Guerra Mondiale ha avuto una dimensione marittima non secondaria rispetto a quella terrestre, anzi. Appunto in questo sta la peculiarità dell'opera, che guarda e interpreta gli eventi politico-strategici da un punto di vista marittimo, spesso trascurato da molti storici, che privilegiano una visione "terrestre" di quella grande tragedia, non evidenziando a sufficienza che essa fu per gran parte provocata dalla rivalità sui mari e risolta dall'esercizio del potere marittimo dell'Intesa. Prima ancora che si scatenasse il conflitto, infatti, quelli che sarebbero diventati gli opposti schieramenti si confrontarono duramente sul mare con la "diplomazia delle cannoniere", per assicurarsi la libertà di navigazione e il libero accesso alle fonti di materie prime, ponendo sostanzialmente le premesse per il successivo scontro armato. Dopo lo scoppio delle ostilità, la lotta sul mare ha influito in maniera determinante sull'esito della guerra stessa, tant'è vero che il dominio dei mari da parte dell'Intesa e dei suoi alleati ha impedito che le Potenze Centrali potessero disporre di regolari rifornimenti, causando la loro sconfitta per esaurimento delle risorse. In tale ambito, il ruolo strategico dell'Italia è stato estremamente rilevante, nonostante l'esiguità dei mezzi e la relativa modestia delle risorse.

Attingendo da fonti inedite, ma sicuramente autorevoli, il libro ripercorre gli eventi politico-marittimi precedenti allo scoppio delle ostilità, narra gli aspetti strategici dei principali scontri navali e illustra le principali ripercussioni politico-strategiche del conflitto.

A 100 anni dalla fine di quell'inutile strage, il messaggio che il libro vuole trasmettere, attraverso la descrizione e la lettura degli eventi politico-strategici, è che gli aspetti marittimi hanno influito in maniera determinante sia sull'esplosione del conflitto che sulle successive vicende terrestri e che la Grande Guerra, ancora oggi, ha ancora molto da insegnare a chi desidera comprenderne le motivazioni reali, per evitare di compiere gli stessi errori.



**Renato Scarfi**, dopo l'Accademia Navale (corpo di Stato Maggiore) ha frequentato le scuole di volo U.S.A., dove ha conseguito i brevetti di

pilotaggio d'aereo e di elicottero.

Ha operato nella Forza Multinazionale in Sinai e ha fatto parte dello staff della Forza navale dell'Unione Europea durante la crisi nella ex-Jugoslavia. Ha poi ricoperto incarichi presso lo Stato Maggiore della Difesa (Ufficio Generale Politica Militare), il Comando Operativo di Vertice Interforze (Capo sezione Gestione delle Crisi), lo Stato Maggiore della Marina (Reparto Operazioni), la Rappresentanza militare italiana presso la NATO a Bruxelles e, infine, al Gabinetto del Ministro della Difesa, come Capo sezione relazioni internazionali dell'Ufficio del Consigliere Diplomatico.

È laureato in Scienze Marittime e Navali, in Scienze Internazionali e Diplomatiche e ha un Master in Antiterrorismo internazionale. Conosce l'inglese e il francese e ha competenze elementari nella lingua araba. È collaboratore della *Rivista Marittima* e della *Rivista Informazioni della Difesa*, che hanno pubblicato alcuni suoi lavori di politica internazionale ed in particolare, alcuni apprezzati studi sul mondo arabo-islamico.

## Sommario

Alla memoria di Delfino Edmondo Borroni<sup>1</sup>  
e di Francesco Domenico Chiarello<sup>2</sup>,

ultimi due testimoni italiani della Grande Guerra.

La loro scomparsa ha consegnato definitivamente alla storia un  
evento nazionale, il cui scenario fu principalmente europeo, ma che  
assunse dimensioni transatlantiche e internazionali.

È ora compito nostro non dimenticare le loro sofferenze e il sacrificio  
di tutti coloro che li hanno preceduti e seguiti per terra, mare e cielo.

---

<sup>1</sup> Nato a Turago Bordone (Giussago - Pavia) il 23 agosto 1898, è l'ultimo  
reduce italiano della Grande Guerra. È scomparso a Castano Primo (Milano)  
il 26 ottobre 2008, all'età di 110 anni.

<sup>2</sup> Nato a Umbriatico (Crotone) il 5 novembre 1898 è scomparso a Cirò Marina  
(Crotone) il 27 giugno 2008.

# Sommario

Prefazione (Capo dell'Ufficio Storico della Marina Militare) . . . . .	5
Introduzione (Contrammiraglio Pier Paolo Ramoino). . . . .	7
Premessa. . . . .	13

## PARTE PRIMA

### LE POLITICHE NAVALI DELLE MAGGIORI POTENZE MONDIALI DAL 1860 AL 1914

1. Le Marine militari strumento di politica e di crescita economica. . . . .	25
2. Il Regno Unito. . . . . La politica britannica - La rivalità anglo-tedesca - La gara degli armamenti - La politica dei domini - Le tre <i>Home Fleets</i> - La <i>Grand Fleet</i> e la <i>Channel Fleet</i> - La relatività anglo-tedesca	35
3. La Germania. . . . . Inizio della politica mondiale tedesca - Flotta da sortita, flotta del rischio e programma navale tedesco - Lo sviluppo della <i>Kaiserliche Marine</i> in relazione alla politica estera	51
4. La Francia. . . . . La politica francese fino alla Duplice - La giovane scuola - Fachoda e la conseguente dislocazione difensiva nel Mediterraneo - La Cordiale Intesa e la Triplice Intesa - La dislocazione offensiva nel Mediterraneo	67
5. La Russia . . . . . La Russia nel Pacifico - La Russia nel Baltico - La Russia nel Mar Nero	79
6. L'Italia. . . . . Il rinnovamento marittimo - L'Italia nella Triplice - Gli interessi nel Mediterraneo - Le costruzioni navali e loro particolarità	87
7. L'Austria-Ungheria. . . . . Il teatro adriatico - Il teatro balcanico - I principali contrasti - Lo sviluppo navale austro-ungarico - Le Marine mediterranee	109
8. Gli Stati Uniti . . . . . La politica interna - L'opera del Mahan e sua influenza sulla politica statunitense - I punti di dominio delle vie di traffico verso il Canale di Panama e conseguenze della sua apertura - Conseguenze - Il carattere offensivo dello sviluppo marittimo statunitense - Gli Stati Uniti nella competizione anglo-tedesca - L'incremento navale statunitense	123

9. Il Giappone ..... 143  
 La questione del Pacifico - L'emigrazione giapponese verso gli Stati Uniti - La questione cinese - La politica estera - Lo sviluppo navale giapponese
10. La preparazione alla guerra. .... 155  
 Il patto navale anglo-francese del 1913 - Il patto navale triplicista del 1913 - La preparazione italiana - La convenzione navale del maggio 1915

## PARTE SECONDA

### IL MONDO IN GUERRA - LE OPERAZIONI NAVALI

11. I piani di guerra ..... 173  
 Il piano britannico - Il piano tedesco - Il piano francese - Il piano austro-ungarico - Il piano italiano - La dislocazione delle Flotte italiane e austriache in Adriatico
12. La guerra nel Mare del Nord ..... 201  
 Il periodo della prevalenza tedesca (*L'incursione su Helgoland, la corsa al mare e l'affondamento dei tre incrociatori classe "Cressy", arrivo dei contingenti extra-europei, il Mare del Nord area militare britannica e l'inerzia tedesca, il Mare del Nord area di guerra tedesca, le operazioni diversive e l'intervento dell'Italia, la situazione alla fine del periodo prevalente*) - Il periodo contrastato (*il colpo di maglio tedesco, la battaglia dello Jutland, la trappola tedesca del 19 agosto 1916, l'arma della disperazione, l'intervento degli Stati Uniti*) - Il periodo risolutivo (*il crollo della Russia e le sue conseguenze, la fase finale della guerra*)
13. La guerra nel Mediterraneo ..... 247  
 Il bombardamento dei porti algerini - La fuga del *Goeben* e del *Breslau* - Il patto navale anglo-francese dell'agosto 1914 - Le conseguenze del *Goeben* e del *Breslau* nel Bosforo - La guerra in Egeo - L'impresa dei Dardanelli - La guerra in Adriatico prima dell'intervento italiano - La guerra in Adriatico dopo l'intervento italiano (*L'aiuto alla Serbia, il sostegno al fronte terrestre, il ruolo della Marina italiana dopo Caporetto, i MAS, il bombardamento di Durazzo, l'affondamento della corazzata Viribus Unitis e la rivolta della flotta austriaca*)
14. La guerra sugli Oceani. .... 287  
 La guerra di corsa - Le disposizioni difensive britanniche - I primi corsari isolati - Lo scontro di Coronel - La battaglia delle Falkland - Gli ultimi corsari isolati - Considerazioni sulla guerra al traffico con navi di superficie
15. La guerra sottomarina. .... 299  
 I sommergibili tedeschi - La minaccia dei sommergibili e i sistemi di difesa - La guerra al traffico - I tre periodi della guerra al traffico - I risultati della guerra al traffico

## PARTE TERZA

### ESITI DELLA GRANDE GUERRA SULLE QUESTIONI MARITTIME

16. Conseguenze strategiche del conflitto. . . . .	329
17. La definizione dei nuovi assetti marittimi. . . . .	347
La situazione dopo l'armistizio - La conferenza di Washington - La conferenza di Roma - La questione del Pacifico e il Trattato delle quattro potenze	
18. Conclusioni. . . . .	363
Postfazione. . . . .	385

### Elenco degli Allegati

A. Le spese militari 1880-1914. . . . .	393
B. La Triplice Alleanza . . . . .	395
C. L'Intesa. . . . .	397
D. Relatività navale nel 1914. . . . .	399
E. La situazione nel 1914. . . . .	401
F. Le flotte all'inizio del conflitto. . . . .	403
G. La dislocazione delle Forze navali. . . . .	405
H. Naviglio nemico affondato dalla R. Marina italiana in Adriatico. . . . .	413
L. Comunicato della vittoria sull'Austria-Ungheria. . . . .	415
M. Comunicato della vittoria navale sull'Austria-Ungheria . . . . .	417
N. Comunicato della vittoria sulla Germania. . . . .	419
P. Le clausole navali dell'armistizio. . . . .	421
Bibliografia. . . . .	427

## Prefazione

Quando si parla di Prima Guerra Mondiale la mente corre indietro nel tempo a quando, più di 100 anni fa, quella tremenda strage ebbe inizio. Milioni di giovani combatterono e trovarono la morte in nome di altissimi ideali: per sconfiggere l'arroganza e la prepotenza, per trovare l'agognata libertà e indipendenza.

Come ricorda l'autore *"...un'esperienza, quella della Grande Guerra, che ha ancora molto da insegnare a tutti. Da qui la sua attualità, da qui l'interesse che essa ancora suscita, da qui la necessità di mantenerne vivo il ricordo presso le nuove generazioni..."*. Ed è per questo motivo che il libro del Comandante Scarfi, presentato a 100 anni dalla conclusione di quel drammatico evento, è doppiamente benvenuto. Perché non è importante solo mantenere la memoria ma pure saper trarre insegnamenti, anche da esperienze difficili e dolorose come lo fu la Grande Guerra, come essa fu chiamata prima che purtroppo si cominciasse a numerarle.

Il benessere di uno Stato e la sua libertà sostanziale si basano sulla possibilità di mantenere libere le vie commerciali marittime, anche oggi minacciate da interessi di parte o dai pirati.

Come ben sottolinea l'autore, l'Intesa sconfisse gli Imperi Centrali grazie al fondamentale contributo strategico dell'Italia, un contributo che portò *"...agli alleati il sicuro dominio del Mediterraneo e dell'Adriatico..."* e la conseguente possibilità di tagliare le vie di comunicazione agli avversari, portandoli all'esaurimento e alla disfatta. Una vittoria nazionale guadagnata soprattutto sul mare da una Marina che, dopo Lissa, ebbe la forza e seppe ricostruire la propria flotta e, soprattutto, realizzare la

coesione dei propri equipaggi. Ancorché non in possesso dei mezzi più moderni, l'Italia sul mare seppe fronteggiare il nemico con onore, audacia e inventiva. Qualità che, insieme all'abnegazione e al sacrificio di migliaia di giovani soldati che combatterono al fronte, portarono a compimento il disegno risorgimentale, nel nome di un'Italia finalmente completamente libera e unita sotto un'unica bandiera.

Anche oggi i nostri equipaggi operano sul mare con entusiasmo e altissimo senso del dovere, com'è ormai tradizione della nostra Marina militare. Sono gli eredi di quei marinai che seppero coraggiosamente confrontarsi con il pericolo e le difficoltà di quei tempi, compiendo il loro dovere e avendo bene in mente le parole che, ancora oggi, sono scritte in tutte le scuole della Marina militare: Patria e Onore.

A 100 anni da quei fatti è doveroso commemorare una volta di più il sacrificio di tutti coloro che hanno partecipato a quella tremenda bufera. Onorare i caduti e imparare dalla storia, affinché questa ci insegni e ci aiuti a non ripetere gli stessi errori, consapevoli che la libertà galleggia sui mari di tutto il mondo e che è indispensabile mantenerla viva anche con l'impiego dei mezzi tecnologicamente più avanzati, affinché questi uomini e donne speciali che compongono i nostri equipaggi possano, con l'esempio dei loro predecessori, operare con efficacia per *"...salvaguardare gli interessi vitali del Paese, per difendere il benessere di tutti noi e per garantire che non smetta mai di soffiare, su mare e su terra, il fresco e profumatissimo vento della libertà..."*.

Il Capo dell'Ufficio Storico  
della Marina Militare

# Introduzione

L'Europa dei primi anni del '900 era un coacervo di gelosie, rivendicazioni, rivalità e diffidenze. Gli stessi appartenenti all'Intesa si erano combattuti per secoli e avevano in corso importanti dispute territoriali e commerciali. Ciò nonostante, quando si profilò la minaccia rappresentata dalle Potenze Centrali, misero da parte le dispute e trovarono una qualche forma di coesione e solidarietà, al fine di proteggere il loro sistema di vita e i loro interessi nazionali. Alla base delle relazioni internazionali del tempo, dietro una facciata di diplomazia solidaria ardevano i carboni della competizione. E proprio la competizione accese la miccia che diede fuoco alle polveri del risentimento e del rancore. Una competizione che si manifestò sui mari, per l'accesso alle materie prime, ai mercati, ai porti migliori, alla possibilità di acquisire prestigio internazionale e influire sulla politica mondiale. E gli strumenti di questa competizione furono le navi. Furono varate navi sempre più grandi, sempre più veloci e sempre più micidiali per poter mantenere o per poter guadagnare il potere marittimo, cioè la capacità di mantenere il libero uso delle vie commerciali marittime, elemento indispensabile per il benessere di uno Stato.

Ben consapevole dell'importanza di assicurare la libertà di navigazione e i propri rifornimenti la Gran Bretagna, all'acuirsi della crisi, mobilitò tempestivamente i propri equipaggi e dislocò immediatamente le sue forze navali sui "sette mari" (*policeman distribution*), in modo da governare le principali rotte commerciali. Controllando saldamente Gibilterra, Suez, Aden, Colombo, Singapore e Hong Kong, la Gran Bretagna fece subito comprendere che non avrebbe ceduto una sola goccia di mare o di oceano senza

combattere aspramente. La Germania, cosciente del proprio svantaggio relativo, si rivolse invece alle proprie industrie per contendere la supremazia navale britannica. Affidandosi a una tecnologia di altissima qualità la Marina Imperiale si era, infatti, dotata di eccellenti unità di grande robustezza ed equipaggiate con ottime artiglierie "Krupp" per cercare di surclassare gli avversari. L'Italia, confinante da una parte con la Francia, che non aveva mai dimostrato simpatia per i cugini d'oltralpe, e con l'Austria-Ungheria dall'altra, che ancora occupava territori reclamati a gran voce da Roma, cercò di fare i conti con le proprie aspettative politiche e con le proprie tasche, prima di decidere da che parte schierarsi. Per effetto della sua partecipazione alla Triplice aveva costruito una Marina dotata di corazzate che potessero tener testa alla Marina francese ma, una volta deciso da quale parte stare, nonostante le finanze non proprio floridissime, riuscì prontamente a riadattare la propria strategia marittima e le proprie costruzioni navali in modo da poter efficacemente contrastare la Marina asburgica, in uno scacchiere oltremodo ristretto, quale è l'Adriatico. Non solo, Roma seppe anche intraprendere una politica del personale che, grazie anche all'adozione di provvedimenti importanti, portò all'aumento della consistenza delle classi di leva della Marina, portando dai 37.000 effettivi dei primi anni del XX secolo ai 145.000 registrati al termine delle ostilità. La Marina Giapponese, che veniva dall'esaltante esperienza della vittoria di Tsushima contro la Russia, aveva una flotta equilibrata ed efficiente, anche grazie al contributo italiano e a quello, ben più consistente, britannico. La Russia, ridimensionata nelle sue aspirazioni coloniali e politiche dalla batosta ricevuto in Estremo Oriente, aveva una flotta che si stava riprendendo a fatica dalla pesante sconfitta. I suoi equipaggi, inoltre, avevano perso coesione a causa delle misere condizioni

sociali in cui versavano, cui si aggiunsero le rivendicazioni politiche per l'abbattimento delle forti disuguaglianze di trattamento tra classi e gradi. I marinai russi non a caso saranno tra i più importanti protagonisti della rivoluzione.

Ma, come dal mare era stata originata, dal mare è arrivata la conclusione di un'esperienza che ha profondamente trasformato il mondo, come era fino ad allora conosciuto.

La Marina britannica costrinse quella del Kaiser a rimanere rintanata nei suoi porti pressoché inviolabili, costringendola a combattere quasi con i soli sommergibili. I tedeschi, però, sfruttarono in maniera efficace le potenzialità del nuovo mezzo. Tuttavia il loro errore fu di concentrarsi troppo sulla lotta al traffico, dimenticando di perseguire anche obiettivi militari. Ciò permise all'Intesa di polarizzare la propria attenzione sulla protezione dei convogli e sulle tattiche di interdizione, riducendo nel tempo drasticamente le perdite. Altro errore fondamentale dei tedeschi fu, come scrive l'autore, l'aver condotto una guerra separata terrestre e marittima e, all'interno di questa, l'aver impiegato *"...attivamente solo la flotta subacquea, pensando che le potenzialità rappresentate dalla massa corazzata fossero sufficienti a limitare l'azione nemica..."*. Ciò si rivelò un errore fatale. L'altra alleata dei tedeschi, la Marina asburgica, fu costretta nel bacino adriatico dalla decisione dell'Italia di allearsi all'Intesa, che aveva portato agli alleati *"...il sicuro dominio del Mediterraneo e dell'Adriatico..."*, ed era continuamente minacciata nei suoi porti dai mezzi insidiosi italiani. L'aver separato l'avversario austriaco dai suoi alleati turco e tedesco, per mezzo dell'imbottigliamento di fatto in Adriatico, costrinse l'avversario a una strategia conservativa delle sue forze, che non portò solo a scarsi risultati,

ma fini per demoralizzare i suoi equipaggi. Vienna non poté, quindi, fare altro che organizzare operazioni di disturbo al traffico avversario ed effettuare alcuni bombardamenti contro le coste italiane, attuati alle prime luci dell'alba, partendo dai vicini porti orientali dopo il tramonto. Tali imprese, tuttavia, ebbero sull'Italia più ripercussioni psicologiche che militari. Anche in questo caso abbiamo reagito con la posa di campi minati a protezione dei sorgitori nazionali e, con l'innata fantasia che contraddistingue il nostro Paese, trasformando un fattore di debolezza (la presenza di importanti ferrovie in vicinanza delle coste) in fattore di potenza, con l'adozione dei cosiddetti "treni armati", sostanzialmente delle potenti batterie di cannoni montate su convogli ferroviari e in grado di spostarsi velocemente laddove era richiesto. La Francia, in questo aiutata da un Ammiraglio tutt'altro che scaltro, vagò per il Mediterraneo pattugliando il canale di Otranto per non far passare navi che non avrebbero mai tentato di forzare il blocco, proteggendo i propri convogli che trasportavano truppe dalle coste africane alla madrepatria da unità nemiche che non c'erano e permettendo, nonostante l'abbondanza di forze, a due navi tedesche isolate di poter navigare in pieno Mediterraneo centrale, bombardare i porti africani e rientrare senza neanche vedere l'ombra di una nave francese.

L'esercizio del potere marittimo dell'Intesa in Adriatico era elemento di una strategia che avrebbe portato alla vittoria in una lunga guerra di reciproco logoramento. Trattandosi di una guerra marittima a "lungo termine" vennero quindi previste, per le forze navali impegnate in attività operative, soste nei porti dello Jonio e del Tirreno per consentire di concedere al personale brevi periodi di riposo, utilissimi a rinfrancare le energie. Una politica del personale che sarà da quel momento adottata da tutti, anche nel

1993, nel corso dei lunghi mesi di embargo nei confronti della ex-Jugoslavia, quando tre squadre navali (due dalla NATO e una della UE) hanno efficacemente operato nelle acque a nord di Otranto.

Nella prima metà del 1917 le Potenze in guerra erano, tuttavia, stremate e ognuna era arrivata al limite delle risorse e della sopportazione, ognuna vedeva delinearsi il fantasma della sconfitta per esaurimento. Ma la pressione del potere marittimo è un processo lento, che richiede grande pazienza e capacità di sopportazione. E, alla fine, gli Imperi Centrali persero, senza che neanche un centimetro del loro territorio fosse conquistato, ma essendo strangolati proprio dalla mancanza di rifornimenti. Una mancanza di rifornimenti causato dall'efficace esercizio del potere marittimo da parte delle flotte dell'Intesa.

In un Paese come il nostro che, metro più metro meno, ha circa 7.000 km di coste la discussione circa gli aspetti strategici marittimi spesso e purtroppo è subordinata alla volubile sensibilità del momento. Eppure *"...anche se è geograficamente definita una penisola, può essere assimilata a un'isola quando si parla della sua forte dipendenza dalle importazioni marittime e, quindi, dalla disponibilità di linee di comunicazione marittime..."* e, pertanto, tali aspetti non dovrebbero essere confinati negli uffici degli "addetti ai lavori". È anche per questo motivo che questo libro è il benvenuto. Avvalendosi di fonti inedite, ma autorevoli, e di opere in varie lingue pubblicate dall'immediato dopoguerra fino ai giorni nostri, attraverso un linguaggio scorrevole e scevro da tecnicismi, l'autore accompagna il lettore lungo il periodo in esame, volando alto e osservando gli eventi sotto il profilo strategico.

Lo scopo dell'autore è quello di farci capire che, anche se sono passati 100 anni dalla sua conclusione, la Prima Guerra Mondiale

può ancora insegnarci qualcosa. Il trasporto dell'esercito statunitense in Europa quasi senza perdite e il continuo flusso di rifornimenti dal mare che l'Intesa si assicurò negli oltre cinque anni di conflitto fecero sì che, da un punto di vista marittimo, la Grande Guerra possa essere considerata soprattutto una guerra alle comunicazioni, con l'idea fondamentale che chi domina i traffici mondiali ha, alla lunga, la supremazia su di un avversario costretto a rimanere nei suoi porti e a tentare una guerra di corsa con risultati di scarsa valenza strategica. E ciò fece sì che gli Imperi Centrali uscissero sconfitti dalla grande tragedia che si svolse nel mondo tra l'agosto del 1914 e il novembre del 1918 e che l'Italia completasse il sogno risorgimentale dell'unità nazionale.

Contrammiraglio (ris) Pier Paolo Ramoino

Vicepresidente  
del Centro Studi Strategici  
Internazionali e Imprenditoriali  
dell'Università di Firenze