



Il “Motore del porto” di Brindisi

Un progetto per salvarlo

a cura di Domenico Saponaro





Finanziato dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali
ai sensi art. 72 del Codice del Terzo settore,
di cui al Decreto legislativo 117/2017 - Annualità 2023.

Tutte le fotografie sono di Domenico Saponaro,
salvo dove espressamente indicata la fonte

Grafica copertina, impaginazione e stampa
Tipografia Minigraf di Brindisi

ISBN 979-12-82146-06-7

Il motore della rete antisom, un bene da salvaguardare

Giuseppe Maddalena Capiferro - Giovanni Membola**

L'antico e interessante propulsore veniva utilizzato durante la Prima Guerra Mondiale per chiudere con una rete metallica l'ingresso al porto interno di Brindisi e proteggerlo dai sommergibili nemici.

È ritenuto un importante reperto di archeologia industriale e bellica, unico nel suo genere.



Il motore visto da Est

Uno dei principali problemi strategici nel basso Adriatico durante il primo conflitto mondiale era rappresentato dall'impedimento alla flotta austro-ungarica di creare problemi alle basi alleate disposte lungo la costa, e la neutralizzazione dei potenti sommergibili. Per farlo, occorreva proteggere gli ingressi nelle baie e nei porti con pattugliamenti e l'installazione di sbarramenti fisici rappresentati da reti metalliche sufficientemente profonde e utili ad ostacolare, o ancor meglio evitare, l'ingresso dei pericolosi *U-Boot* tedeschi. In questo modo i sommergibili nemici correvano il rischio di rimanere impigliati nelle reti.

La Germania, all'inizio della Grande Guerra, possedeva 30 *U-Boot* (*Unterseeboot* - battelli sottomarini) utilizzati fino ad allora, a differenza degli altri Paesi, per controllo territoriale e blocco commerciale. Furono presto dislocati nell'Adriatico quale arma occulta capace di colpire di sorpresa e di fuggire rapidamente dal luogo dello scontro. Le coste dalmate e serbo-albanesi, del resto, con le loro insenature deserte, piccoli fiordi ed una costa del tutto irregolare a differenza di quelle pugliesi e salentine, particolarmente sabbiose e lineari, favorirono un ottimo nascondiglio per tali mezzi marini.

Gli *U-Boot*, tuttavia, potevano immergersi fino a 70 metri circa per poche ore, si limitavano ad immersioni in fase di avvicinamento al nemico o nel tentativo di sfuggire ai cacciatorpediniere. La loro arma micidiale era la sorpresa, la possibilità di lanciare siluri (5 o 6 al massimo) e di liberare in mare, con un sistema di sgancio, mine galleggianti (torpedini). Dotati di un cannone da 160 mm., potevano avere una velocità in immersione di circa 16 Km/h e ospitavano un equipaggio di circa 20/40 uomini. Si resero ben presto responsabili di incursioni minacciose e disseminatrici di torpedini nelle acque antistanti i porti del basso Adriatico, salentine in particolare.

Nel corso del 1916, la minaccia tedesca nelle acque dell'Adriatico indusse il capo di Stato Maggiore, il duca degli Abruzzi Luigi Amedeo di Savoia, a dotare Brindisi, dopo averla dichiarata stazione di prima classe, di 26 idrovolanti (raggio d'azione Canale d'Otranto, costa serbo-albanese-Otranto) con varie navi appoggio e cacciatorpediniere. Il porto venne requisito dall'Autorità militare per lo stazionamento e la partenza dei navigli da guerra dell'Intesa italo-franco-inglese e adattato alle nuove necessità belliche (hangar Bresciani oltre ai Savigliano per i dirigibili già presenti lungo la costa Guacina, scivoli per gli idrovolanti, costruzioni

logistiche per ufficiali e truppa). Necessità belliche che richiesero una strategia particolare relativamente alla costante minaccia degli *U-Boot*.



Particolare sullo sfondo del lungomare di Brindisi

Le ostruzioni retali erano pratiche di difesa passiva antisommergibili molto utilizzate sia durante la Prima sia nella Seconda Guerra Mondiale, numerose baie e tanti porti di tutto il mondo venivano protetti con questo sistema di sbarramento fisico, in quanto all'epoca non esistevano ancora apparati di rilevamento dei sommergibili totalmente immersi, questi potevano essere attaccati solo quando si trovavano in superficie. L'unico modo per individuarne la presenza era l'utilizzo di reti metalliche che, incontrando il sommergibile, avrebbero segnalato la posizione alle navi che le trainavano o attraverso il movimento dei galleggianti.

Nel 1916 il Canale di Otranto era un colabrodo, i sommergibili nemici lo attraversavano riuscendo ad attaccare facilmente convogli navali e i porti su tutto l'Adriatico, prima di riparare nelle frastagliate coste della Dalmazia. I Comandi delle forze marine italo-anglo-francesi concordarono sulla necessità di creare una sorta di barriera sul tratto di mare tra Brindisi e la costa albanese a nord di Corfù, impedendo anche l'uscita sul Mediterraneo della flotta imperiale nemica e il passaggio di navi turche cobelligeranti.

Tale rivisitazione della strategia difensiva, che prevedeva lo sbarramento prima mobile e poi fisso³ del Canale d'Otranto con spezzoni di rete leggera stesa fino a 50 metri di profondità per una lunghezza complessiva di 40 miglia (circa 71 Km), nel giro di un anno risultò particolarmente efficace contro la minaccia subacquea. Si realizzò, quindi, una capace flottiglia di *drifters* che, già sul finire del 1915, partendo per lo più dal porto di Brindisi, si assemblavano nel canale d'Otranto tra Adriatico-Ionio-costa greco albanese (linea Otranto-Saseno) con un numero di 120 imbarcazioni in turnazione. Si trattava di pescherecci a vapore dei mari del nord, scozzesi per lo più, di una ventina di metri di lunghezza, dotati di un cannoncino a prua e bombe di profondità con reti metalliche di traino sospese in acqua a sbarramento fisso, immerse a 10 metri dal pelo dell'acqua e profonde fino a 50-60 mt. Avevano idrofoni per rilevare rumori sospetti dalla profondità e motolance d'appoggio con posa reti e la possibilità di comunicare la posizione alle unità marittime dei porti di Brindisi, Valona e Corfù.

Allo stesso modo, queste semplici, poco costose, ma efficienti strutture metalliche spesso armate con mine, resero quasi impossibile l'ingresso dei sottomarini e dei siluri nemici nei porti militari: a Brindisi la rete di protezione antisommergibili, costituita da diversi elementi di robuste maglie di acciaio, scorreva in maniera orizzontale verso nord con un cavo d'acciaio, fuoriusciva dal mare poco più di un metro e raggiungeva quasi il fondo del canale.

Il Canale Pigionati rimaneva aperto durante le ore di luce, lasciando passare le navi italiane e alleate di stanza nel porto interno (ricordiamo che negli anni di guerra la base brindisina arrivò ad ospitare una flotta di ben ottanta unità navali, compresa una squadra di sommergibili e una di idrovolanti). Vi era comunque un attento e costante controllo con piccole imbarcazioni guardiporto per scongiurare eventuali passaggi di *U-Boot* anche durante il giorno. La sera, di solito, lo stretto passaggio veniva serrato con la rete protettiva, erano i militari della Real Marina a manovrare utilizzando il potente motore che ancora oggi si vede sul lato nord della bocca del porto, al confine con la base logistica delle Nazioni Unite (UNLB).

3. *Ciro Paoletti. La Grande Guerra. Lo sbarramento del Canale d'Otranto in Marinai d'Italia* (gennaio/febbraio 2016), pp. 26 - 31



Il Porto di Brindisi con l'indicazione della posizione del motore

Il propulsore era stato realizzato dalla fabbrica metalmeccanica dei Fratelli Muzzi di Firenze, officina che nel 1910 celebrò il primo motore a scoppio totalmente di costruzione italiana. Durante la Prima Guerra Mondiale la ditta fu inserita fra le cosiddette fabbriche ausiliarie, ossia militarizzate, utilizzate per la costruzione di materiale militare e di armi. In particolare collaborò alla costruzione del celebre fucile '91, in dotazione ai soldati dell'esercito italiano. Una etichetta presente sul corpo centrale del motore, ormai poco leggibile, indica proprio l'azienda costruttrice.

MOTORI ITALIA
BREVETTATI

CHE FINO DALL'AVVIAMENTO FUNZIONANO CON OLE EXTRADENSI MAZOUTH
10000 CALORIE

COSTRUTTORI
MUZZI F^{III} fu G^I
Via Giuseppe Mazzini N. 7 - FIRENZE (RIPREDA)

**170 MOTORI
VENDUTI IN
CIRCA 2 ANNI**

Motori di funzionamento perfetto e garantito
Chiedere schiarimenti e Cataloghi che si spediscono gratis.
Costo di convenienza in confronto ad ogni altro tipo del genere
Potenza da 3 a 18 HP - Consumo: 3 cent. per HP ora

Una pubblicità d'epoca della ditta F.lli Muzzi - Firenze

(fonte www.tuttotoscana.net)



Particolare con la targhetta della ditta costruttrice Flli Muzzi - Firenze

Nel corso della guerra, Brindisi subì undici bombardamenti aerei da parte di 58 velivoli nemici con centinaia di vittime (molti civili), una

compromessa economia mercantile e peschereccia ed una navigazione extraportuale esterna minacciata dalle torpedini e dalle incursioni dei sommergibili nemici. Il 6 aprile 1916, tre cacciatorpediniere (Animoso, Bronzetti e Irrequieto) inseguirono un sommergibile nemico presso il semaforo di Brindisi mentre tentava di far ingresso nel porto interno. Analogo episodio si verificò il 9 giugno 1917, quando tre MAS uscirono dal porto per inseguire un *U-Boot* che stazionava nel porto medio. Il 21 giugno 1918, cinque MAS nel porto, inseguirono un *U-Boot* nemico riuscendo ad affondarlo a 15 miglia dal castello Alfonsino. A memoria degli eventi bellici che riguardano Brindisi nel corso della Grande Guerra, va menzionata, oltre ai presidi e ai mezzi militari della Marina (l'Arma Aeronautica sarà costituita solo nel 1923) fin qui ricordati (Idrovolanti, MAS, Cacciatorpediniere, *drifters*, etc.) anche la realizzazione dell'efficace rete mobile antisommergibile collocata alla foce d'ingresso del canale Pigonati in continuità con il sito degli hangar Bresciani, alta 8/10 metri, semovente con complessi sistemi meccanici di manovra.



Particolare del motore visto da Sud-Ovest

La manovra di chiusura del canale di ingresso al porto interno con una rete di protezione divenne fondamentale per ostruire l'unico varco di accesso al bacino portuale così da evitare l'ingresso dei pericolosi som-

mergibili, che durante gli eventi bellici avevano creato non poche perdite al naviglio mercantile e alla flotta militare alleata.

Del robusto tramaglio metallico si parla in occasione del tragico scoppio della corazzata Benedetto Brin, avvenuto il 27 settembre del 1915:

... si era propagata la voce che lo scoppio fosse stato causato da un siluro lanciato da un sottomarino in agguato o da una mina vagante trascinata dalle correnti e penetrata accidentalmente nel porto. Malgrado tali ipotesi risultassero assurde, poiché l'unico varco di accesso al porto era ostruito con una rete metallica verticale tenuta tesa da galleggianti, le ostruzioni furono accuratamente esaminate da alcuni palombari che accertarono l'integrità della rete⁴.

Il motore è ciò che resta dell'intero sistema di difesa, è sul lato nord del canale nei pressi del fanale verde, nell'area militare denominata «ex deposito catene» (prima ancora «molo carbone») da qualche anno passata alle competenze del Comune di Brindisi. Il pregevole macchinario bellico mostra ai lati i massicci aspi cilindrici di raccolta del cavo d'acciaio, azionati dal motore centrale sul quale compare, ormai poco leggibile, l'etichetta della ditta costruttrice.



Il motore visto da Nord

⁴ Giuseppe Teodoro Andriani, *La base navale di Brindisi*, Grafica Aprile, Ostuni (BR), 1993, p. 129



Il motore visto da Sud

Sino a qualche anno fa il motore era contenuto all'interno di una piccola struttura muraria poi collassata. Lo spesso strato di detriti e rifiuti di ogni genere che copriva il meccanismo è stato poi rimosso, ma l'importante reperto di archeologia militare da allora non viene più protetto dalle condizioni meteorologiche (pioggia, vento, salsedine marina) e rischia di deteriorarsi in maniera irreversibile. Infatti, il serbatoio del combustibile posizionato sulla parte superiore, continuamente sollecitato dal vento, rischia seriamente di staccarsi e volare via, finire in mare e quindi perdersi definitivamente.



*Struttura muraria di copertura collassata, 16 giugno 2021
(foto archivio Italia Nostra APS)*



*Un sopralluogo del direttivo della Sezione di Brindisi di Italia Nostra, 16 giugno
2021 (foto archivio Italia Nostra APS)*



Particolare



Particolare

L'intera struttura è considerata di grande interesse storico e, secondo l'opinione degli esperti, probabilmente rappresenta uno degli ultimi esempi - se non proprio l'unico reperto del genere superstite in tutta Italia - di archeologia bellica e industriale (pochissimi gli esemplari in Germania e Inghilterra).

Alcuni dei civili dipendenti del Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo della Marina Militare, residenti all'interno dell'area, che abitavano negli alloggi riservati ai guardiani dei fanali attinenti il Canale Pigionati, ricordano bene la presenza della rete ancora alla fine degli anni '70 del secolo scorso. Raccontano che periodicamente veniva tirata fuori dal mare, lavata e quindi immersa nelle vasche di catrame per proteggerla dalla corrosione⁵.

Il Comune di Brindisi, sensibilizzato al problema da associazioni e storici locali, ha ripulito il sito restituendo onore e dignità ad una importante memoria militare, non solo brindisina. Se ne auspica una doverosa tutela e valorizzazione per il futuro.

** Storia Patria per la Puglia - Sezione di Brindisi*

⁵ I faristi, oggi in pensione, sono i signori Pietro Corbelli e Antonio Fontanarosa

Bibliografia:

John Abbatiello, *The Myths and Realities of Air Anti-Submarine Warfare during the Great War* in *Royal Air Force* 2023. pp. 14 - 30

Alessandro Gallo, *Il mare Adriatico nella Prima Guerra Mondiale* in *All'ombra della Grande Guerra: scenari di guerra e confronto geopolitico in un'area nodale*, 2017, pp. 129 - 152

M. Gemignani, *La guerra antisom dell'Intesa nel Mediterraneo durante il primo conflitto mondiale*, in *Bollettino d'Archivio della Marina Militare*, anno XIX - dicembre 2005, p. 177

Giuseppe Maddalena Capiferro, *Il ruolo della rete antisommergibile* in *Agenda Brindisi* del 22 luglio 2022, p. 9

Giovanni Membola, *Quel motore che proteggeva il nostro porto, dimenticato e in rovina* in *Il 7 Magazine* n. 201 del 28/5/2021. pp. 26 - 28

Giuseppe Orlando D'Urso, *Il Canale d'Otranto nella Grande Guerra* in *Note di Storia e cultura Salentina*, XXVIII - 2018. p. 53