



LA NAVE FANTASMA LE MISSIONI SEGRETE DELLA “NAVE CIVETTA” GIANICOLO NELL’ESTATE DEL 1915 – I PARTE

CLAUDIO RIZZA

All'inizio della Grande Guerra l'arma sottomarina costituì un grave problema per gli ammiragliati delle Marine dell'Intesa. Gli U-Boot, infatti, erano difficilmente contrastabili dalle unità di superficie poiché non disponevano né di sensori né di armi idonee. Per questo motivo, nell'estate del 1915, la Regia Marina, così come la Royal Navy, decise di ricorrere anche alla guerra segreta per cercare di combattere i temibili sommergibili nemici. Quella che segue è la storia delle missioni segrete del piroscampo requisito Gianicolo, sulla base dei documenti oggi presenti nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina.

Posto di combattimento, periscopio a dritta! Tutti corrono carponi al loro posto. Sulla plancia ci siamo io e Lippi a passeggiare o a fumare la pipa con l'aria più indifferente del mondo [...] Sotto la plancia una donna, le chiome legate in un fazzoletto sgargiante fa prendere il sole a un bambino in fasce. La moglie del capitano evidentemente... L'apparenza è idilliaca! [...] Ma dietro le murate da apposite fessure si spia ogni movimento del nemico che prima emerge, poi si accosta guardingo. I pezzi sono carichi, fra le balle di fieno della poppa gli otto fucili hanno la mira fissa sui serventi del pezzo di prua del sommergibile nemico che devono essere i primi a cadere... Tutti sono come molle pronte a scattare¹.

Q

uello che potrebbe sembrare l'estratto da un romanzo d'avventura è, invece, la descrizione di una delle prime esercitazioni condotte, nel giugno del 1915, dal piroscampo requisito Gianicolo nella sua temporanea veste di “nave civetta” antisommergibile.

¹ I. PAGANO DI MELITO 1933, p. 137.





L'allora tenente di vascello Gennaro Pagano di Melito², Comandante della nave, racconterà le sue avventurose imprese in due libri, *La nave pirata* (1933) e *Mine e Spie*³ (1934). Le due missioni del *Gianicolo*, condotte tra giugno e luglio 1915 e narrate dall'autore – non senza qualche passaggio romanzato – nella sua prima opera, hanno trovato riscontro tra i documenti custoditi nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina. Quello che segue è, dunque, il resoconto di queste poco note vicende, risalenti ai primi mesi di guerra dell'Italia sul mare, basato essenzialmente su fonti archivistiche, ma il cui titolo vuole essere un omaggio agli avvincenti racconti di Pagano di Melito.

SOMMERGIBILI E SPIE NEL MEDITERRANEO

Il giorno dopo l'entrata in guerra dell'Italia, il 25 maggio 1915, l'U21 – protagonista dell'affondamento dell'incrociatore leggero Hms *Pathfinder* otto mesi prima – silurò e colò a picco le corazzate inglesi *Triumph* e *Majestic* davanti all'imboccatura dei Dardanelli. Fu il primo rilevante successo della campagna mediterranea degli U-Boot, decisa dall'ammiraglio tedesco. Già prima dell'arrivo dei sommergibili tedeschi nel Mediterraneo, la piccola ma agguerrita flottiglia sottomarina austro-ungarica aveva causato non pochi problemi alla squadra francese. Dopo il siluramento della corazzata *Jean Bart* (20 dicembre 1914) e, soprattutto, l'affondamento dell'incrociatore *Léon Gambetta* (27 aprile 1915), la Marina transalpina decise d'interrompere le operazioni offensive e di sorveglianza nell'Adriatico limitandosi a porre il blocco lungo la linea congiungente Corfù con Santa Maria di Leuca. È dunque comprensibile che lo Stato Maggiore della Regia Marina fosse, nei primi mesi di guerra, seriamente preoccupato per la minaccia costituita dai sommergibili nemici. Sulle prime, «la cura di affrontare il sommergibile fu lasciata al naviglio silurante»⁴, ma fu ben presto chiaro che, nonostante l'usurante impegno che l'attività comportava per la nostra esigua forza di unità specifiche, questa tattica era destinata a conseguire scarsi risultati.

2. Gennaro Pagano di Melito (Castellammare di Stabia, 5 ottobre 1879 – Tientsin, 4 novembre 1944) entrò nella Regia Marina come ufficiale di complemento nel 1912. Nel marzo 1916 fu promosso tenente di vascello in servizio permanente per speciali meriti di guerra. La notorietà durante la Grande Guerra fu legata alle imprese nel basso Adriatico quale Comandante di Mas. Meritò sette medaglie al valore militare: quattro d'argento e tre di bronzo. Lasciato il servizio attivo, nel 1934 diviene console a Hong Kong. Impossibilitato al rientro in Italia allo scoppio della guerra, fu internato in un campo di prigionia a Pechino dove morì.

3. PAGANO DI MELITO 1934.

4. UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA 1936, II, p. 290.

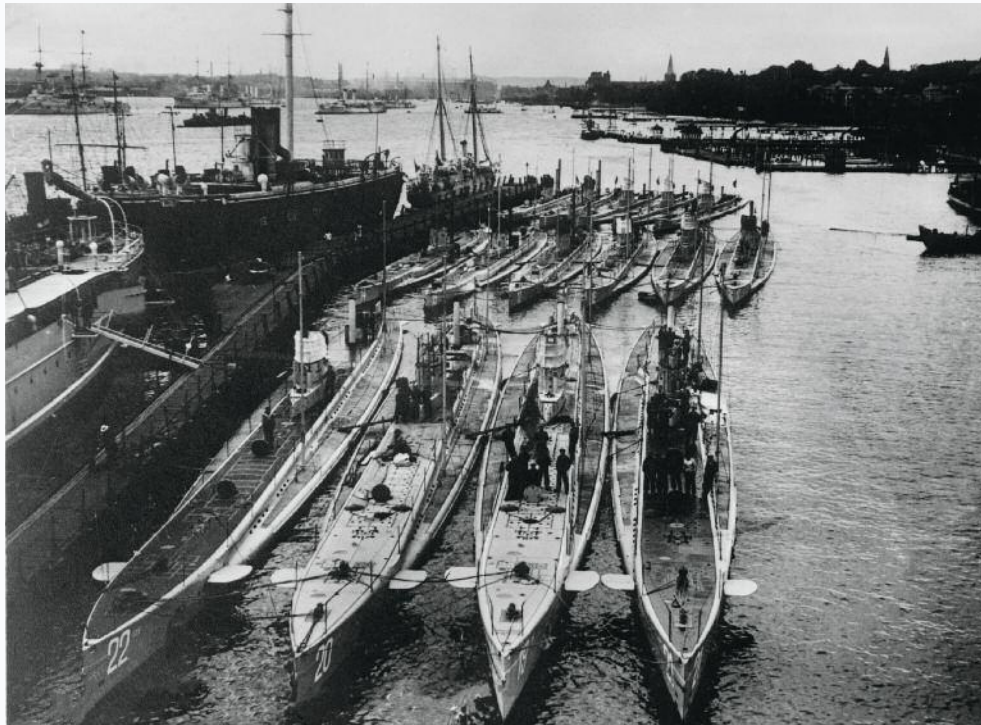


Corazzata Jean Bart in arsenale, 1912 (© Archives municipales et communautaires de Brest).

«Siccome frequentissimi erano gli avvistamenti, creduti o effettivi, di scie di siluri, di torrette emergenti in distanza», scrive l'ammiraglio Leva nel secondo volume di *La Marina italiana nella Grande Guerra*,

... avveniva che ogni giorno, sovente più volte al giorno, gruppi di siluranti erano mandati a dar caccia nella speranza che qualche circostanza favorevole permettesse di scoprire, di attaccare e distruggere. A meno però di casi fortunati [...] la caccia aveva generalmente risultato negativo, e le siluranti tornavano dopo varie ore di pazienti ricerche senza aver trovato il nemico, o perché questi si era allontanato chi sa in quale direzione, navigando in profondità, oppure perché in realtà non era mai stato in quelle acque, e l'allarme era stato ingiustificato [...] In definitiva la caccia da parte del naviglio sottile disturbava il sommergibile e ne impediva spesso gli attacchi, ma non portava alla sua distruzione e si risolveva in un logorio di materiale e di energie⁵.

5. Ivi, pp. 290-291.



U-Boot tedeschi ormeggiati a pacchetto nella base della Kriegsmarine di Kiel nell'aprile del 1914 (© Library of Congress).

A similitudine di quanto attuato dalla Royal Navy nelle acque metropolitane, anche lo Stato Maggiore della Regia Marina pensò di ricorrere a piccoli natanti a motore d'ogni genere. Furono dunque requisite alcune decine d'imbarcazioni da diporto, di piccolo cabotaggio, di pescherecci e di rimorchiatori, questi ultimi in numero contenuto dovendosi continuare ad assicurare l'assistenza portuale al traffico mercantile dal quale l'economia di guerra italiana in buona parte dipendeva. Le imbarcazioni della nostra flotta peschereccia erano però di taglia e potenza nettamente inferiore ai *trawler* e ai *drifter* britannici, costruiti per affrontare i cimenti posti dalle acque tempestose dell'Oceano Atlantico. Essi, tuttavia, mal si prestavano al rimorchio di lunghe e pesanti reti indicatrici che costituivano il "sensore" di scoperta degli U-Boot sulle imbarcazioni da pesca britanniche. Anche fra le navicelle e i velieri utilizzati per il piccolo cabotaggio, il numero di unità che si riuscì a destinare a questa particolare esigenza fu, in buona sostanza, assai limitato. Infatti, questo tipo d'imbarcazioni era anche massicciamente utilizzato per il trasporto di rifornimenti attraverso l'Adriatico.

Le possibilità di successo di questo rudimentale metodo di caccia ai sommergibili erano essenzialmente legate al numero d'imbarcazioni che si riuscivano a mantenere contemporaneamente in pattugliamento. Ciò garantiva, infatti, sia una ricerca sistematica degli U-Boot nelle zone di passaggio obbligato sia il mutuo supporto in caso di attacco; il



Drifter britannici impiegati per la vigilanza antisommergibile nel Canale di Otranto ormeggiati a pacchetto in una rada della costa orientale del Basso Adriatico.

pericolo di ritrovarsi sotto il tiro incrociato di più imbarcazioni avrebbe dovuto costituire un deterrente per l'impiego del cannone di cui erano armati, così come appariva impensabile l'ipotesi che venissero sprecati preziosi siluri contro questi natanti di modesto valore. I vertici della Regia Marina dovettero quindi battere ogni possibile strada per cercare di raggranellare un'idonea quantità di navicelle da destinare al servizio antisommergibile. Si cercò di acquistarne all'estero, ma Francia e Inghilterra destinavano l'intera produzione alle loro esigenze belliche, mentre alla maggior parte dei Paesi neutrali era vietata la vendita di materiale di uso militare ai belligeranti. La limitata capacità produttiva dei cantieri nazionali era, inoltre, in gran parte assorbita dalla costruzione di imbarcazioni destinate al dragaggio delle mine e poi dei Mas. Nell'attesa che dall'Inghilterra e dalla Francia giungessero i *drifter* e gli *chalutier*⁶ che gli alleati si erano impegnati a fornire, il Comando in Capo dell'Armata, cui era devoluta la responsabilità dell'organizzazione antisommergibile, pensò di destinare a tale scopo i piccoli piroscafi fluviali *Quirinale*, *Gianicolo*, *Palatino* e *Aventino*⁷, requisiti dalla Regia Marina poco prima dell'entrata in guerra.

6. I 65 *drifter* che l'ammiraglio britannico decise d'impiegare nel Canale di Otranto dopo le richieste italiane giunsero nel Paese dal settembre del 1915. Gli *chalutier* ottenuti nel 1915 dalla Francia furono solo dieci (cfr. UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA 1936, II, pp. 294-300; FAVRE 2008, p. 88).

7. Questi piccoli piroscafi fluviali furono impiegati in numerosi utili servizi: vigilanza antisommergibile e re-



Si trattava di bastimenti di sole 262 tonnellate, progettati e realizzati per il trasporto di merci tra i porti della costa tirrenica e la Capitale risalendo il Tevere. Dato il loro scarso pescaggio e il fondo piatto, lo Stato Maggiore della Regia Marina pensò inizialmente d'impiegarli, oltre che per compiti logistici, anche per il dragaggio delle mine, attività che essi avrebbero potuto compiere, date le loro caratteristiche, in relativa sicurezza e per missioni di controspionaggio lungo il litorale adriatico italiano⁸. L'esigenza di porre rimedio alla dilagante insidia posta dai sommergibili austro-tedeschi fece però immaginare l'impiego di queste versatili imbarcazioni in altre tipologie di missioni.

“Bisogna valersi di simili piccoli piroscafi e farli navigare in prossimità della base dei sommergibili nella speranza di essere fermati da uno di essi”, si legge in uno studio compilato da un anonimo ufficiale del Comando in Capo dell'Armata. “All'atto del ‘ferma’ – prosegue il documento – il piroscavo si ferma, ma mentre il sommergibile si avvicina per intimare la consegna delle provviste bisognerà aggredirlo e affondarlo”⁹.

Per assolvere il compito ipotizzato dallo staff del Duca degli Abruzzi, si pensò di dotare i piroscafi di pezzi d'artiglieria da 57 mm e di mitragliatrici leggere da occultare dietro paratie mobili e false sovrastrutture come nel caso delle *Mystery ship* britanniche. La presenza a bordo di tiratori scelti e di marinai di madre lingua greca e albanese avrebbe completato le dotazioni “non convenzionali” delle ipotizzate “navi civetta” italiane. Mentre il Comando in Capo definiva i dettagli per la trasformazione dei piroscafi tipo *Aventino* in “navi civetta”, lo Stato Maggiore della Regia Marina dovette confrontarsi con decine di segnalazioni inerenti presunte basi di rifornimento occulto che sembravano fiorire un po' ovunque nel Mar Egeo e presso le Isole Ionie. All'inizio tali informative provenivano dalle legazioni e dalle sedi consolari italiane in Grecia per tramite del ministero degli Affari esteri, ma ben presto, con il consolidarsi dei rapporti di collaborazione, a esse si aggiunsero le veline provenienti da fonti alleate, in particolar modo britanniche. L'arrivo a Taranto delle unità della Royal Navy, previste dalla Convenzione di Parigi del 26 aprile 1915, avviò un proficuo scambio informativo tra il Comandante della Divisione navale britannica, contrammiraglio Cecil Thursby, e il Comandante in Capo dell'Armata navale italiana, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi.

A palazzo Sant'Agostino era chiaro che l'effettiva esistenza di queste basi logistiche segrete avrebbe permesso ai sommergibili nemici di protrarre la durata delle loro missioni contro il traffico marittimo dell'Intesa al di fuori dell'Adriatico – ove erano situate le due basi di Pola e Cattaro – limitando, al contempo, i transiti attraverso il Canale d'Otranto,

pressione dei rifornimenti clandestini agli U-Boot; dragaggio delle mine, trasporto di materiale e personale, e in missioni che oggi chiameremo d'intelligence. A eccezione del *Palatino*, che andò perduto nel novembre 1915, sopravvissero alle vicende belliche e furono radiati poco dopo il termine del conflitto.

8. Queste attività sono narrate in *Mine e Spie*, seguito di *La nave pirata*, da cui è ispirato questo saggio.

9. ARCHIVIO UFFICIO STORICO MARINA MILITARE (AUSMM), *Raccolta di base 1861-1939*, b. 1661, «Incidente piroscavo Gianicolo».



Elefthérios Venizélos, 1917. Favorevole a entrare in guerra a fianco dei Paesi dell'Intesa, Venizélos si contrappose al re di Grecia Costantino il quale, cognato del Kaiser, simpatizzava per gli Imperi centrali.

ove ben presto si concentrò l'attività di pattugliamento sopra accennata. La tolleranza, o quantomeno l'acquiescenza a tale attività illecita da parte delle autorità greche, era del resto favorita dalla particolare situazione politica in cui versava il Paese fin dallo scoppio della guerra. Si era difatti venuta a creare una dura contrapposizione tra il Primo ministro Elefthérios Venizélos¹⁰, favorevole all'Intesa e disposto a entrare in guerra a

10. Elefthérios Venizélos (1864-1936) è stato uno dei più importanti uomini politici della Grecia moderna. Av-



Il viceammiraglio Paolo Thaon di Revel (1859-1948), all'epoca Capo di Stato Maggiore della Regia Marina.

fianco a essa in cambio di vantaggi territoriali, e il re di Grecia Costantino I che, seppur favorevole a una politica di neutralità, simpatizzava apertamente per gli Imperi centrali essendo tra l'altro cognato del Kaiser Guglielmo II. In realtà, «la maggioranza della popolazione ellenica, al pari del loro re Costantino, era ostile sia all'Italia sia agli anglo-francesi, cui rimproverava l'avidità politica della lesina adottata dalle grandi potenze nei confronti di Atene dopo la bancarotta dello Stato verificatasi nel 1893»¹¹. La crisi istituzionale raggiunse l'apice quando «il re e il suo entourage si opposero a che la Grecia partecipasse all'attacco dei Dardanelli, secondo la proposta Venizélos, e conferirono il potere a Gounaris, capo dell'opposizione (marzo 1915)»¹². Con l'insediamento del nuovo Gabinetto salì al vertice del dicastero della Marina ellenica Nikolaos Stratos¹³ che, seppur neutralista e non apertamente simpatizzante per gli Imperi centrali, non si adoperò per la repressione del contrabbando di guerra all'interno delle acque territoriali greche, come ben emerge dal tenore del seguente telegramma cifrato del giugno 1915, trasmesso dall'ambasciatore italiano ad Atene Alessandro De Bosdari al ministro Sonnino:

Ho ricevuto ieri sera una circolare di questo ministero della Marina in cui si emanano istruzioni alle autorità portuali per la repressione del contrabbando di guerra. Detta circolare è accompagnata da una nota [...] nella quale si insiste sul punto che le autorità marittime e portuali riceveranno in questo loro lavoro [...] il concorso delle autorità di polizia e Gendarmeria. I termini però con cui detta circolare è redatta sembrano lasciare poca efficacia a tale concorso. In generale [...] reputo che l'intento principale della circolare sia dare qualche soddisfazione ai nostri reclami ma che concentrando essa tutti i servizi per la repressione del contrabbando di guerra nel ministero della Marina sotto la diretta sorveglianza del sig. Stratos non avrà alcuna efficacia, anzi avrà forse effetto contrario¹⁴.

vocato e giornalista, è a capo della rivolta cretese contro la Turchia (1897). Primo ministro dall'ottobre del 1910, intraprende una vasta opera di riforme interne e guida il Paese nelle vittoriose guerre balcaniche del 1912-1913. Favorevole all'intervento a fianco dell'Intesa, si trova presto in forte dissenso con re Costantino, desideroso di mantenere la neutralità. Dopo aver vanamente tentato di forzare la volontà del sovrano, si dimette nel 1915. L'anno successivo, con l'appoggio anglo-francese, guida a Salonico un governo provvisorio, contrapposto a quello nominato dal re. Dopo l'abdicazione di Costantino (1917), il successore Alessandro dichiara guerra agli Imperi centrali e alla Turchia. Venizélos è a capo della delegazione greca alla Conferenza di Versailles, dove ottiene notevoli vantaggi territoriali. Ispiratore di un fallito golpe, è costretto all'espatrio e poi condannato a morte in contumacia.

11. CERNUSCHI 2013, p. 41.

12. SVORONOS 1974, p. 94.

13. Nikolaos Stratos (Loutro, 16 maggio 1872 – Atene, 15 novembre 1922), uomo politico più volte ministro e capo del governo greco. Eletto per la prima volta in Parlamento nel 1902, nel 1909 è ministro dell'Interno nel Gabinetto Mavromichalis. Nel 1915 è nominato ministro della Marina nel governo Gounaris succeduto a Venizélos. Presidente del Parlamento nel 1921, dopo la disastrosa sconfitta nella guerra greco-turca del 1922 è chiamato a sostituire Gounaris alla guida del Paese. Sei giorni dopo preferisce lasciare l'incarico a Petros Protopapadakis, il cui esecutivo sarà rovesciato da un colpo di Stato militare. Accusato di alto tradimento assieme ad altri cinque membri del governo, Stratos è condannato a morte.

14. *Telegramma N. 4585 in data 23 giugno 1915 della Regia Legazione di Atene: AUSMM, Raccolta di base, b. 450, f. 2.*





Ben presto, gran parte delle informative che giunsero sulla scrivania dell'ammiraglio Paolo Thaon di Revel¹⁵, all'epoca Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, furono concordi nell'individuare nell'isola di Corfù la principale base di rifornimento dei sommergibili austro-tedeschi e in Theodor Rombauer, ex ufficiale dell'Imperial e Regia Marina austro-ungarica, l'agente segreto responsabile dell'organizzazione di tale servizio logistico occulto.

In grado di parlare fluentemente il portoghese, Rombauer era giunto a Corfù prima dell'inizio della guerra sotto le mentite spoglie di «ricco commerciante brasiliano e uomo di mondo»¹⁶. Il suo primo incarico fu quello di organizzare un centro di raccolta informativa attraverso cui far giungere in Austria-Ungheria dettagliati rapporti sugli sbarramenti di mine collocati dai francesi all'uscita dell'Adriatico, in maniera da poterli fornire ai Comandanti dei sommergibili incaricati di missioni al di fuori di tale bacino. Per realizzare tale centro, Rombauer, con l'appoggio del locale console tedesco, impiantò una stazione radio clandestina nel palazzo dell'Achilleion, la lussuosa residenza estiva voluta dall'imperatrice Elisabetta d'Austria, situata in vicinanza della costa orientale dell'isola. Disponendo d'ingenti risorse economiche, l'agente seppe costituire una rete di fiduciari, reclutati specialmente tra i pescatori e i marittimi locali, attraverso i quali otteneva notizie circa le attività delle forze navali dell'Intesa nell'Egeo e nel Canale d'Otranto che subito girava via radio in madrepatria.


Con l'arrivo in Mediterraneo dei primi U-Boot, l'inizio della guerra al traffico marittimo e l'intensificarsi della sorveglianza antisommergibile alleata nel Canale d'Otranto, Rombauer utilizzò la sua rete informativa per organizzare varie basi per il rifornimento occulto. La sua attività clandestina non sfuggì comunque a quanti erano al soldo del console italiano sull'isola, il quale – nella prima metà del giugno 1915 – trasmise a Roma plurimi rapporti al riguardo. L'eco delle attività del Rombauer giunse fino ad Atene, tanto che il colonnello dei Reali Carabinieri Francesco D'Aulizio, capo della missione militare italiana in Grecia e in forza all'intelligence militare, ne fece menzione in un'informativa inviata al ministro della Marina per il tramite del ministero degli Affari esteri.

Il nostro console in Corfùva continuamente insistendo per l'assegnazione colà di un ufficiale della missione, ma poiché ciò non potrebbe ottenersi dal governo attuale, punto favorevolmente disposto verso la missione, lo scrivente non può che insistere nel domandare l'invio di funzionari di P.S. [...] per poter spiegare una più efficace azione verso dei confidenti assoldati, cosa ora non facile, data la posizione ufficiale che qui rivestono i membri della missione¹⁷.

15. L'ammiraglio Paolo Thaon di Revel è capo di Stato Maggiore della Regia Marina dal 20 marzo 1913 al 10 ottobre 1915, non condividendo la visione strategica della condotta della guerra da parte del Comandante in Capo dell'Armata navale, ammiraglio Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi.

16. PETHÖ 2001, p. 102.

17. AUSMM, *Raccolta di base*.

Per cercare di acquisire informazioni sull'attività clandestina di Rombauer e venire incontro alle richieste del colonnello D'Aulizio, rimaste inascoltate al ministero dell'Interno, lo Stato Maggiore della Regia Marina inviò in Grecia un proprio agente sotto copertura. Si trattava del 1° tenente di vascello Angelo Angeli che – ricevute le direttive di massima e dotato di un codice con cui cifrare i rapporti che avrebbe dovuto far giungere in Italia tramite alcune tartane che facevano la spola con l'isola greca o, in caso d'urgenza, con telegramma dalla nostra sede consolare – giunse ad Atene il 20 giugno 1915. Dopo essersi presentato all'ambasciatore Bosdari, proseguì per l'isola di Corfù ove giunse sotto le mentite spoglie di Francisco Hernandez, sedicente pittore spagnolo in cerca di paesaggi da ritrarre sulle sue tele. Con il f.n. 1873/Rpp del 1° luglio 1915 dello Stato Maggiore, Angeli fu infine posto alle dipendenze del Comandante in Capo dell'Armata navale, al quale fu affidata la responsabilità del contrasto del «rifornimento di sommergibili austro-ungarici e tedeschi nell'isola di Corfù e lungo la costa albanese»¹⁸ 

18. *Ibidem*.

BIBLIOGRAFIA

- E. BAGNASCO – E. CERNUSCHI, *Antisom. L'evoluzione del naviglio di scorta nella Regia Marina, 1916-1943*, «Storia Militare» (2001) 93, pp 4-15.
- A. BALLIANO – G. SOAVI, *L'Italia sul mare nella Grande Guerra*, Chiantore, Torino 1934.
- E. BRAVETTA, *La Grande Guerra sul mare*, Mondadori, Milano 1925.
- E. CERNUSCHI, *Battaglie sconosciute. Storia riveduta e corretta della Regia Marina durante la Grande Guerra*, In Edibus, Vicenza 2013.
- F. FAVRE, *La Marina nella Grande Guerra. Le operazioni navali, aeree subacquee e terrestri in Adriatico*, Gaspari, Udine 2008.
- A. GAYER, *Die deutschen U-Boote in ihrer Kriegführung 1914-1918*, E.S. Mittler und Sohn, Berlin 1920.
- P. GIORDANI, *La caccia ai sommergibili*, Alfieri & Lacroix, Milano 1917.
- D. GREENTREE, *Q Ship vs U-Boat*, Osprey publishing, Oxford 2014.
- E. KEBLE CHATTERTON, *Q-Ships and their story*, Sidwick & Jackson Ltd., London 1922.
- C. MANFRONI, *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1914-1918*, Zanichelli, Bologna 1923.
- N. MORABITO, *La Marina italiana in guerra 1915-1918*, Marangoni, Milano 1934.
- G. PAGANO DI MELITO, *La nave pirata*, Ardita, Roma 1933.
- IDEM, *Mine e spie*, Ardita, Roma 1934.
- A. PETHÖ, *I servizi segreti dell'Austria-Ungheria*, Leg, Gorizia 2001.
- J. ROHWER, *Le due guerre degli U-Boote*, «Storia Militare» (2002) 106, pp. 14-24.
- E. ROSSLER, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus*, Bernard & Graefe, Bonn 1975.
- F. SCOTT, *Fifty years in the Royal Navy*, J. Murray, London 1919.
- H. SOKOL, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria 1914-1918*, Istituto Poligrafico dello Stato – Libreria, Roma 1932.
- A. SPINDLER, *La guerra al commercio con i sommergibili*, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1936.
- N. SVORONOS, *Storia della Grecia Moderna*, Editori Riuniti, Roma 1974.
- A. TURRINI, *La guerra subacquea nel Mediterraneo durante la Prima guerra mondiale*, «Bollettino d'Archivio Usmm» XV (2002) 4, pp. 11-134.
- UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA, *La Marina italiana nella guerra europea*, Alfieri & Lacroix, Milano 1917.
- IDEM, *La Marina italiana nella Grande Guerra*, Vallecchi, Firenze 1935-1942.
- IDEM, *La Marina italiana nella Grande Guerra, II: L'intervento dell'Italia a fianco dell'Intesa e la lotta in Adriatico*, Vallecchi, Firenze 1936.
- IDEM, *Grecia*, Istituto per gli studi di politica internazionale, Milano 1937.
- IDEM, *La guerra navale 1914-1918*, Rossato, Valdarno 2002.